# VOCABOLARIO

DI

# MARINA

IN

## TRE LINGUE.

TOMO PRIMO

ITAL.-FRANC.-INGL.

MILANO

DALLA STAMPERIA REALE

M. DCCC. XIII.

A I

# LETTORI.

Il linguaggio delle arti in ciascun idioma è formato da vocaboli proprj co' quali si esprimono gli oggetti, gl' istromenti e l'uso loro, e da frasi parimente proprie, combinate colle regole della sintassi dell' idioma cui è innestato quello dell' arte.

Questo, se è soltanto parlato a per consuetudine di discorso accomunato a coloro che apprendono l'arte per esercitarla, ad essi è noto, come anche a quelli che per particolare diletto e inclinazione ne osservano e ne segnono l'esercizio. Al contrario, se i linguaggi delle arti sono scritti e spiegati con vocabolario o con trattati a quelle appartenenti e resi pubblici, non solamente acquistano costanza nel significato delle voci e delle frasi, ma mettono ogni studioso in istato d' informarsi delle arti stesse, di conoscerne l'indole, i mezzi di praticarle, e secondo il proprio ingegno di aggiungervi qualche perfezionamento.

La lingua italiana, ricca d'ogni maniera di vocaboli e di frasi per la poesia, per l'oratoria, per la storia, per ogni ramo di filosofia, per le arti del disegno, per la musica, perchè ha libri di sommo pregio per invenzione e per locuzione, pubblicati in quelle classi di cognizioni, manca poi di gran numero di voci appartenenti alle arti meccaniche, le quali voci sieno accettate nel gran *Vocabolario della Crusca*; anzi nè queste pur mancano, se si vuol far capitale de' varj dialetti italiani i quali hanno le loro proprie.

Si ha, a cagione d' esempio, un *Dizionario del dialetto veneziano e padovano* co' sinonimi toscani, pubblicato con una seconda edizione in Padova l'anno 1796, nel quale l'autore ha con diligenza compilato molti termini anche della arti meccaniche, e vi ha posto gli equivalenti toscani; ma quanti mai restano da aggiugnersi per soddisfare all' intento! Gli autori della *Description des arts et métiers*, e dopo di essi quelli dell' *Enciclopedia metodica francese* ne' volumi delle arti e

de' mestieri ne hanno descritto i lavori, ed hanno corredato le descrizioni di altrettanti vocabolarj dell'arti stesse, ne' quali ogni voce è precisamente definita. La definizione ne rende sicuro il significato, e per questo mezzo, comunque per gl'idiotismi e la varietà dei dialetti il vocabolo resti alterato o mutato, se ne ha sempre uno che per la sua definizione è inteso da tutti. Resta a desiderare che simile lavoro sia intrapreso anche nella nostra lingua, accordando la preminenza alla toscana, e soggiungendo, se piace, le varietà appartenenti ai diversi dialetti italiani.

Non poteva ciò essere fatto dagli Accademici compilatori del *Vocabolario della Crusca*, nel quale sebbene alcune voci siano state desunte dall'uso, la maggior parte però si volle autorizzata da scrittori italiani riguardati per classici. Ma pochi sono i classici i quali abbiano scritto di qualche arte meccanica, e riduconsi, nella prima formazione di quel vocabolario, al Neri dell'arte vetraria, al Cellini per l'orificeria e per la scultura, al Crescenzi per l'agricoltura, ai quali in seguito si è aggiunto, non però da quell'accademia, il Biringuccio per la pirotecnia e qualche scrittore d'idraulica, d'anatomia, di viaggi, ecc.

La grande arte navale mancò sino ad ora tra gl'Italiani di un vocabolario, e le voci di questa ammesse nel *Vocabolario della Crusca* sono poche, e tratte da storici, da poeti e da altri classici i quali le adoperarono incidentemente. Non si hanno scrittori italiani che dell'arte navale abbiano pubblicato trattati scientifici o anche pratici di costruzione, e pochi ve ne sono d'idrografia. Il libro intitolato *Arcano del mare* di Roberto Dudleo duca di Nortumbria, stampato in Firenze nel 1646 in tre volumi in foglio con figure, ha poche voci utili ed accettabili quanto all'architettura navale cui l'autore destinò una piccola parte de' suoi volumi, il quale si occupa molto poi delle carte di navigazione, de' portolani, della disciplina marittima e militare. Bartolommeo Crescenzio romano, ingegnere pontificio, nel volume stampato in Roma l'anno 1607 in quarto, col titolo di *Nautica Mediterranea*, ha inserito non pochi vocaboli, ma non tutti chiaramente definiti, e questi in gran parte relativi alle galere. Pantero Pantera nel libro intitolato l'*Armata navale*, stampato in Roma nel 1614 in quarto, diede al fine dello stesso un breve dizionario di voci marineresche, per la maggior parte attenenti alle galere, con definizioni non sempre esatte. Il padre Coronelli ne' volumi dell'*Atlante Veneto*, stampato nel 1690, spiegò alquanti vocaboli di Marina veneziani, per occasione di descrizioni di bastimenti. Il cavalier Rosa pubblicò in Venezia nel 1700 un libro col titolo di *Nautica rilucente*, nel quale s'incontrano molte voci appartenenti alla direzione della navigazione, tratte però dal linguaggio veneziano. Trovo citata in

qualche catalogo l'*Architettura nautica* di Vasconcelli, pubblicata in Firenze nel secolo decimosettimo, che però non ho potuto vedere. Si hanno delle carte pubblicate in Venezia, in Livorno, in Francia, in Inghilterra con le figure delle navi da guerra e con la nomenclatura, posta al margine, delle varie loro parti esterne, degli alberi e delle manovre. Altri pochi libri tradotti dal francese in italiano seguono pel linguaggio marino il vernacolo del paese nel quale furono pubblicati. Tali sono il *Trattato della nave* di Bouguer, pubblicato in Venezia l'anno 1777 in italiano; e il prezioso libro d'Eulero della *Teoria compiuta della costruzione e manovra dei bastimenti*, da me stesso pubblicato in italiano nel 1776 con note e appendice, ha espresse col linguaggio vernacolo marino veneto le non molte voci che si sono usate appartenenti all'arte.

La divisione de' governi e la notabile varietà de' dialetti della stessa lingua in Italia portò necessariamente diversità grande di vocaboli nel linguaggio marino, il quale fu soltanto parlato e non mai determinato con un vocabolario. Non pertanto è certo che la Marina veneziana fu celebre per le navigazioni, per le azioni di mare, per la costruzione de' navigli, pel suo arsenale, per l'ingegno de' suoi artefici; ed è evidente ch'essa ebbe ed ha un linguaggio marino in tutta l'ampiezza dell'arte, del quale si è servita nell'armo delle navi e delle galere, nella direzione delle stesse, nella costruzione de' bastimenti, tanto per la guerra quanto pel commercio, e nell'amministrazione economica. Altrettanto è certo e dir si dee della Marina genovese e napolitana e toscana, le quali hanno il loro compiuto linguaggio marino. Ma molti vocaboli per indicare lo stesso oggetto sono diversi e molte frasi ancora; e alcuni se ne sono adottati dalle altre nazioni, secondo che portò l'occasione de' commerci più o meno frequenti con esse; alcuni si sono alterati per forza della pronunzia. A queste varietà provveder può un vocabolario in cui le voci siano definite e riferite alle voci d'altre lingue come la francese e l'inglese, le quali hanno libri di quest'arte, e costanza maggiore nella significazione dei vocaboli.

Fu per particolare mio studio che cominciai ad intraprendere la formazione di un *Vocabolario di Marina italiano-francese-inglese*, continuando questo lavoro in mezzo a molte altre gravi occupazioni di dovere. A misura che io progrediva, conosceva insieme la difficoltà e la fatica dell'impresa. Andai raccogliendo dai pratici di Venezia, di Genova, di Livorno molte voci marine italiane di que' dialetti, corrispondenti a voci francesi che diedi ai medesimi per iscritto, e mi venne pur anco alle mani un piccolo vocabolario napoletano manoscritto e recente di voci appartenenti alla costruzione navale. Ebbi insieme l'inventario dell'armo di una nave da guerra veneta, quale si faceva quando se ne dava la consegna al comandante,

Ebbi la descrizione della *caratadura* di una nave da guerra in costruzione nell'arsenale veneto, cioè una lista de' gradi per cui si avanza il lavoro, che chiamansi *carati*; e son ventiquattro dal metterla in cantiere sino a che giunga al segno di poterla varare.

Mi era necessaria la scorta di un vocabolario già fatto per aver presenti le voci che conveniva registrare. Il *Dizionario di Marina francese e olandese*, pubblicato con una seconda edizione in Amsterdam nel 1736 in quarto, avrebbe potuto essere la mia guida, insieme con quello di Ridley Blankley inglese pei termini di costruzione, stampato in Londra elegantemente nel 1750 e che presenta in margine le figure di varj oggetti che l'autore giudicò non abbastanza spiegati con la sola verbale descrizione. Il *Dizionario* di Saverien che fu già tradotto e stampato in Venezia nell'anno 1769, non ha corrisposto all'aspettazione. Trovai più acconcio al mio divisamento il *Vocabolario francese e inglese* più recente pubblicato con una seconda edizione da Lescallier nell'anno 1783. Questo vocabolario è diviso in tre parti: una contiene le voci inglesi con le equivalenti francesi; l'altra le voci francesi con le equivalenti inglesi. La terza parte è una spiegazione in francese delle tavole di figure, nella quale l'autore sviluppa e descrive l'uso delle parti, delle macchine, delle manovre e delle azioni indicate con le semplici voci ne' due vocabolarj, nei quali le figure stesse sono ai loro luoghi citate. Il rispettabile autore ne' suoi viaggi di mare e nel suo soggiorno in Inghilterra, per le conferenze ivi tenute con pratici illuminati, procurò di assicurare il valore delle voci inglesi corrispondenti alle francesi.

Osservai insieme nel *Dizionario-francese-italiano* d'Alberti come quest'uomo, veramente benemerito dell'idioma italiano, si adoperò, coll'ajuto di personaggio intelligente e pratico delle cose navali, di dare i vocaboli equivalenti italiani di molti vocaboli francesi di Marina.

In quel tempo mi arrivò la terza edizione del *Vocabolario di Marina* del sullodato Lescallier fatta a Parigi nell'anno VI (1798) in tre volumi in quarto. In questa edizione ad ogni vocabolo francese egli ha aggiunto non solamente la definizione, ma per lo più una spiegazione ampia dell'oggetto e degli usi, con altre utili osservazioni e notizie.

Pensai che sarebbe stato bene avvisato di farne profitto, e di trasportare al *Vocabolario italiano* le nozioni esposte da quell'autore, anche pel fine di rendere più familiari, per la frequente loro ripetizione, le parole dell'arte, aggiungendo in alcuni luoghi qualche cognizione desunta da altri fonti.

Comparve nello stesso tempo alla luce il bellissimo *Dizionario italiano enciclopedico* d'Alberti, nel quale egli si prese particolar cura di raccogliere e definire

i vocaboli di Marina in molto numero. In questo dizionario egli non appose i corrispondenti vocaboli francesi, ma le definizioni guidano a trovarli.

Mi procurai ancora il *Dizionario francese* di Romme e le altre sue opere di Marina, nelle quali non si cessa d'ammirare l'abbondanza di cognizioni e la chiarezza dell' esposizione propria di quello scrittore.

Venne a mia cognizione che in Amburgo intorno all' anno 1796 Gio. Enrico Roding pubblicò un *Dizionario di Marina* in lingua tedesca, nel quale ad ogni vocabolo tedesco di quest'arte è apposto l'equivalente in otto lingue, che sono l'olandese, il danese, lo svezzese, l'inglese, il francese, l'italiano, lo spagnuolo, il portoghese. È divisa quest' opera in quattro volumi in quarto. Ne' due primi si hanno i vocaboli tedeschi con gli equivalenti nelle lingue indicate, con ampie spiegazioni in tedesco degli oggetti: nel terzo vi sono i vocabolarj d'ognuna delle indicate otto lingue con brevi spiegazioni tedesche: nel quarto sono raccolte le tavole delle figure cui si rapportano i volumi precedenti.

Ordinai uno spoglio di questo dizionario, facendo registrare in tre alfabeti distinti le voci italiane, francesi, inglesi e le corrispondenti a ciascuna nelle altre due lingue. Questo lavoro mi fu di molta utilità; e quanto alle voci inglesi, oltre quelle che sono riportate da Lescallier, mi servì grandemente il *Vocabolario inglese-francese, e francese-inglese*, pubblicato in Londra l'anno 1799 in due volumi in duodecimo, compilato da un capitano di nave di quella nazione, nel quale l'autore profittando, siccome egli avvisa, del *Vocabolario* di Lescallier e d'altri francesi, diede nella sua lingua le voci e le frasi marine diligentemente raccolte e assicurate, senza figure però e senza spiegazioni. Debbo la notizia e l'uso di tale vocabolario al signor Nardini, ispettore di questa Regia Stamperia, e molto più gli debbo pel particolare zelo e per la cura con cui per la sua cognizione delle tre lingue e per l'attenta correzione si prestò alla presente edizione, nel lodevole desiderio che la lingua nostra non manchi del suo vocabolario marino. Finalmente mi furono d'ajuto la seconda edizione del *Dizionario inglese di Marina* di Falconer stampato in Londra nel 1774 in quarto e il *Dizionario di Marina* che fa parte dell' *Enciclopedia metodica francese*.

Di questi mezzi mi sono servito per formare il presente Vocabolario, nel quale ho notato molti termini che ho raccolto de' dialetti italiani, ammettendo alcune voci le quali, ancorchè manifestamente derivate da altre lingue o particolarmente dalla francese, sono però comunemente preferite nell' uso alle originali italiane.

Ognuno il quale consideri una lingua già formata, facilmente si persuade che nell'assegnare i vocaboli agli oggetti, alle azioni, alle idee, agl'istromenti, ebbero

gli nomini sempre un motivo che li determinò, nè gli assegnarono per puro capriccio. Altri sono i vocaboli stabiliti per relazione agli organi della favella, che soffrono delle trasformazioni dalla pronunzia: altri, per analogia di qualche qualità o attributo dell'oggetto che si vuole indicare ad altro oggetto: altri, composti di più voci o radicali o secondarie combinate insieme per dar loro una nuova significazione: altri, desunti da altre lingue antiche o moderne: altri, allontanati insensibilmente e in sì fatto modo dal primo loro valore etimologico, che appena sono allo stesso applicabili. Le lingue delle arti hanno lo stesso modo di formarsi, e di più ricevono altre variazioni dai dialetti particolari. Il linguaggio di Marina poi di ciascuna nazione sente più degli altri l'influenza delle lingue straniere, perchè le navigazioni lo avvicinano alle più distanti.

Siccome non è possibile trasportare con traduzioni verbali da una lingua in un'altra le grazie, le bellezze, la forza di una composizione poetica od oratoria; comechè per avventura si possano procurare alla traduzione alcune doti ancor più pregevoli, ma diverse dalle originali, e ciò per la varia scelta e per l'ordine delle parole che ne' diversi idiomi servono ad esprimere lo stesso sentimento; così non è possibile nel linguaggio delle arti procedere per traduzione verbale dei termini delle stesse. Il motivo che determinò i primi inventori de' vocaboli di ciascuna lingua a stabilirli, fu diverso. Di fatto, stando nel nostro argomento e investigando perchè, per esempio, i Francesi abbiano assegnato l'antico greco vocabolo navale d'ARTIMON all'albero e alla vela posteriore de' bastimenti a tre alberi, si può conghietturare che tra le varie significazioni attribuite dagli scrittori a quella voce, abbiano giudicato di poterle attribuire anche questa. Perchè poi la stessa vela e lo stesso albero dagl'Italiani non sia stato denominato *artimone* con vocabolo accettato già dalla Crusca ( spiegato per altro con definizione almeno mal sicura, dicendosi che è la maggiore delle tre vele della nave ), ma *mezzana*, si può per congbiettura dedurlo dal nome di mezzanella che nelle galere si diede ad una mediocre vela talvolta usata tra la maestra e la poppa, che gl'Inglesi hanno preso dall'italiano nominandola *MIZEN*, non applicabile in quella lingua ad alcun altro senso; ma non è facile il dire perchè i Francesi abbiano denominato MISAINE l'albero anteriore che gl'Italiani dicono di *trinchetto*, e gl'Inglesi più precisamente *FORE-MAST*, con vocabolo descrittivo.

E quanto all'analogia o somiglianza ad altri oggetti che può aver dato origine a vocaboli, fu ben diverso il modo di trovarla appresso i Francesi nel dare il nome di PERROQUETS alla porzione più alta degli alberi di una nave, da quello degl'Italiani che la chiamarono *pappafichi*, e da quello degl'Inglesi che la

denominarono col termine descrittivo di TOP-GALLANT-MAST. E più singolarmente comparisce questo modo di denominare per somiglianza o per analogia, quando, per darne tra molti un esempio, si osserva che lo stesso gruppo o modo di annodare le funi, detto dai Marini italiani *piè di pollo*, dai Marini francesi è detto CUL-DE-PORC, dagl' Inglesi WALL-KNOT, delle quali voci le significazioni proprie sono tanto diverse l'una dall' altra e dalla cosa che per esse si denomina. E nello stesso idioma italiano, in varj paesi gli stessi oggetti navali ebbero ed hanno nomi diversi, per combinazioni alcune volte note, per lo più ignote. Le *coste* delle navi appresso i Veneziani diconsi *corbe*; dai Napoletani *quaderne*, che è il nome spagnuolo; a Livorno *cupe*, derivato probabilmente dal francese COUPE che significa *sezione*, o da COUPLE che significa *coppia*; a Genova *staminare*. E per un' altra singolarità il vocabolo SOUTE francese, derivato dalla parola *sotto* italiana, che appresso i Marini francesi è generale per tutti gli scompartimenti che si fanno nell' incavo delle navi per collocarvi oggetti di riserva o di provvisioni, non è usato se non che da pochi coll' italiano *soda*, e in vece s'indicano gli stessi luoghi e scompartimenti con varj nomi di *depositi*, *magazzini*, *camere*, *fosse*, ecc.

Tralascio d' indicare alcune voci, per le quali sebbene si abbiano le esattamente equivalenti italiane, non pertanto si ritengono quelle delle lingue forestiere, come *matare* e *dematare* in vece di *alberare* e *disalberare*; *tribordo* e *babordo* in vece di *destra* e *sinistra*; *rangiare* in vece di *ordinare*; *rotta* in vece di *cammino*, ecc.

Io non ho registrato alcun vocabolo pel quale non abbia trovato qualche autorità o di uomini dell' arte o di vocabolarj italiani, o dei pochi libri che di questo argomento abbiansi in italiano. Ad ogni modo ve ne saranno alcuni su i quali potrà cadere qualche eccezione, e segnatamente nelle voci di comando. Non sono nè meno senza il dubbio di averne ommessi, al che ho procurato di supplire in parte con un' Appendice al primo volume.

Ancorchè io abbia impiegato molta attenzione in questo laboriosissimo assunto, tuttavolta il Vocabolario che ora si pubblica, non ha nè la pretensione d' essere interamente compiuto, nè l' altra di essere universalmente approvato dal consentimento dei Marini italiani. Non la prima, tale essendo, come ognuno sa, il destino di tutti i dizionarj e vocabolarj o sieno essi di arti e scienze o di lingue, quando compariscono la prima volta al pubblico. Così avvenne ai vocabolarj e dizionarj di Marina delle altre Nazioni, come si ricava dalla Bibliografia nautica; e a misura che si sono ripetute l' edizioni dei medesimi corrette ed accresciute, a misura che uscirono alla luce libri di teorica e pratica navale,

e descrizioni di viaggi marittimi in ciascuna di quelle lingue, si sono vie più raffermate le significazioni dei vocaboli, e le loro definizioni si sono rese più precise. Quindi le osservazioni, le aggiunte, le spiegazioni che si vorranno fare al Vocabolario di Marina italiano, si renderanno profittevoli, se si avrà l'attenzione di apporvi gli equivalenti vocaboli francesi e inglesi, appresso le quali nazioni con vocabolarj, ora ben fatti, le significazioni sono più assicurate.

Non ha la seconda pretensione, perchè, siccome riflette l'editore del *Vocabolario di Marina francese e olandese*, nella prefazione alla seconda edizione dell'anno 1736 dello stesso vocabolario, essendo i termini di quest'arte noti a pochi, non vi sono che gli uomini di mare ai quali si accordi il diritto di giudicarne, e questi talvolta non egualmente informati di tutti i termini dell'arte stessa, o accordando per uso e per la loro pratica la preferenza a certe voci e frasi anzi che ad altre, le reputano le sole da accettarsi, rifiutandone alcuno ancorchè equivalenti e da altri accettate. Egli è perciò che raccogliendo la varietà dei dialetti marini, come in parte ho procurato di fare, si verrà ad ottenere un Vocabolario sempre più soddisfacente.

Grande, meravigliosa, fertile delle più belle ed elevate indagini geometriche, meccaniche, idrodinamiche, qual è la scienza navale, per la costruzione, per la manovra, pel pilotaggio e per l'idrografia, pare a me che debba arrivare un tempo nel quale sia essa coltivata con particolare studio anche tra di noi; e la nazione italiana feconda d'ingegni, la quale con i lunghi viaggi marittimi e con la scoperta di paesi da prima sconosciuti si è cotanto distinta, sia per conseguire anche nella scienza della Marina quella celebrità che acquistò e conserva nelle altre scienze da' suoi sommi uomini coltivate e promosse. Può giovare grandemente l'avere in questa scienza ed arte un linguaggio comune in Italia, assicurato con un vocabolario, sicchè si rendano comuni gli studj incessanti delle altre nazioni sull'arte stessa, senza punto alterare l'uso degl' idiotismi di ciascun paese famigliare ai pratici, e necessario agli operatori.

Il presente Vocabolario è diviso in quattro volumi, tre de' quali ora si pubblicano. Il primo è delle voci italiane con le equivalenti francesi e inglesi, e con le spiegazioni occorrenti. Il secondo volume contiene il vocabolario francese con le equivalenti voci italiane e inglesi: il terzo contiene il vocabolario inglese con le equivalenti italiane e francesi, e le tavole delle figure alle quali si riferiscono gli articoli dei tre dizionarj. Il quarto volume conterrà le spiegazioni di vocaboli appartenenti ad oggetti di commercio marittimo, a monete, a misure itinerarie, lineari,

di capacità di varj paesi, essendosi aumentato di molto il vocabolario simile dato da Lescallier: un vocabolario di marina antica greca e romana con le spiegazioni che si sono giudicate le più probabili, senza però dar luogo alle lunghe discussioni erudite, cui dà occasione la mancanza di scrittori antichi i quali abbiano trattato espressamente della marina dei loro tempi: la bibliografia nautica tratta dall'*Essay towards a general view of the literature of the art of shipbuilding.* London 1792, e dall'*Algemeine literature der Marine* premessa al primo volume del dizionario tedesco di marina di Gio. Enrico Röding, stampato nel 1796, coll' aggiunta di altri articoli appartenenti agli anni susseguenti: finalmente un prospetto della scienza e dell'arte navale che mi sono adoperato di fare per introduzione a questo studio.

S. Stratico, *Professore emerito delle Università di Padova e di Pavia, Editore del presente Vocabolario.*

---

*La stampa dei primi tre volumi di questo Vocabolario era quasi al suo termine, quando giunsero all' Editore alcuni libri, dai quali egli conobbe che potevasi trarre profitto per aumentare la raccolta dei vocaboli e frasi marine nelle tre lingue. Questi libri sono:* 1.° The Midshipman or British mariners vocabulary. By J. J. Moore. London 1804, 12.°; 2.° Dictionnaire de marine ou collection des mots et termes techniques hollandais traduits en français et en anglais à l'usage des marins et des employés, par A. C. Twent, Capitaine de vaisseau. Amsterdam 1813, 8.°; 3.° L'inventario da servire all' armo e disarmo delle navi da guerra per uso dell' amministrazione nel Regio Arsenale di Venezia, *stampato in foglio, nel quale molti oggetti sono indicati con le voci ivi usitate, e vi sono apposti gli equivalenti francesi. Ha egli perciò risoluto di aggiungere tre Appendici, in una delle quali, oltre le voci tratte dall' inventario soprindicato, alcune altre ne ha introdotte del dialetto marino veneto, apponendovi le corrispondenti francesi e inglesi: nelle altre due ha registrati quei vocaboli delle altre due lingue che la guida del vocabolario di cui si servì non gli aveva indicato, e vi appose gli equivalenti italiani.*

## SPIEGAZIONE

### DELLE ABBREVIATURE CHE S' INCONTRANO IN QUESTO VOLUME.

add. . . . . . significa *addiettivo.*
avv. . . . . . . . . . . *avverbio.*
Fig. . . . . . . . . . *Figura.*
Gen. . . . . . . . . . *voce o frase genovese.*
Liv. . . . . . . . . . . *voce o frase livornese.*
Nap. . . . . . . . . . *voce o frase napoletana.*
s. f. . . . . . . . . . . *sostantivo feminino.*
s. f. pl. . . . . . . . . *sostantivo feminino plurale.*
s. m. . . . . . . . . . *sostantivo mascolino.*
s. m. pl. . . . . . . . *sostantivo mascolino plurale.*
s. m. comp. . . . . . *sostantivo mascolino composto*
v. a. . . . . . . . . . *verbo attivo.*
v. a. e n. . . . . . . . *verbo attivo e neutro.*
v. n. . . . . . . . . . *verbo neutro.*
v. n. p. . . . . . . . . *verbo neutro passivo.*
Ven. . . . . . . . . . *voce o frase veneziano.*
V. . . . . . . . . . . . *Vedi.*

---

## ERRATA.

| Pag. | col. | lin. | ERRORI. | CORREZIONI. |
|---|---|---|---|---|
| 25. | 1. | 26 | *RIDE* | *SIDE* |
| 28. | 1. | 6 | altri | alti |
| 44. | 1. | 35 | grossezza | larghezza |
| | 2. | 55 | sopra | sotto |
| 60. | 2. | 56 | assicurata la | assicurata al |
| 61. | 1. | 32 | o delle | e delle |
| | | 41 | o contribuissero | e contribuissero |
| 85. | 2. | 46 | finestre | finestre ( Fig. 81 ). |
| 97. | 2. | 47 | di banda o della nave | di banda della nave |
| 127. | 1. | 24 | ad angolo, al | ad angolo entrante al |
| 191. | 1. | 54 | flaute | flute |
| 195. | 1. | 36 | dimensiooi occorreoti | dimensiooi e figura occorrenti |
| 200. | 2. | 20 | lasciando | lascaodo |
| 214. | 2. | 11 | bosse | bose |
| 215. | 2. | 14 | del maestro | dal maestro |
| 217. | 1. | 32 | aperto, a | aperto a |
| 243. | 1. | 2 | rasenta | rasenti |
| 251. | 2. | 22 | flocco | fiocco |
| 252. | 1. | 42 | si richiederebbe di | si verrebbe a |
| 254. | 1. | 4 | della gabbia | dalla gabbia |
| 256. | 1. | 33 | da qual | di qual |
| 258. | 1. | 36 | sono cerchj | sono legature di corde oltre i cerchj |
| 272. | 1. | 56 | doe | tre |
| 281. | 1. | 18 | del soo ciliodro | della sua bocca |
| 286. | 1. | 6 | parte, sicchè | parte si aprono, sicchè |
| 295. | 2. | 43 | sotto la cicala | sotto l' occhio |
| 296. | 2. | 55 | Tromba portatile | Tromba stabile o portatile |
| 299. | 2. | 23 | vela per | vela più del solito per |
| | 2. | 25 | *linee* | *corde* |
| 300. | 1. | 48 | *i tappi di* | *i tappi o correnti alle* |
| 309. | 2. | 17 | E uoa | E un provveditore o una |
| 324. | 2. | 12 | 11° 36 | 11° 15' |
| 328. | 2. | 56 | *curli* | *curri* |
| 344. | 1. | 35 | *Perno* | *Derno* |
| 348. | 2. | 27 | | ( Fig. 149 ). |
| | | 30 | | ( Fig. 167 ). |
| | | 42 | | ( Fig. 150 ). |
| 361. | 1. | 41 | e mezzo | e mezzo aperto verso prua |
| 363. | 1. | 18 | stivaggio. V. *Stivaggio.* | stazatura. V. *Stazatura.* |
| 381. | 1. | 23 | allora noo colpisce | allora colpisce |
| 390. | 2. | 51 | *Rilevore il* | *Rilevare dal* |
| 393. | 1. | 19 | delle | , le |
| | | 20 | e d' altri | e gli altri |
| 400. | 2. | 50 | nel mezzo del | nel mezzo per luogo del |
| 410. | 2. | 23 | ha aocora messo | è ancora messa |
| 427. | 2. | 30 | SLOP, s. m. | SLOP, s. m. e f. |
| 447. | 1. | 7 | 30' il | 30° aperto verso prua il |
| | 2. | 3 | trinato | trincato |
| 460. | 2. | 33 | l' estremità della | l' estremità superiore della |
| 462. | 1. | 5 | l' altra | l' altro |
| | | 9 | leggiera | leggiero |
| 472. | 1. | 9 | fa angolo retto con la | è paralella alla |
| 486. | 2. | 24 | e dall' | dell' |
| *Nell' Appendice.* | | | Piperello | Pifferallo |

NB. *Le lettere majuscole e majuscolette senza gli accenti richiesti, nella lingua francese principalmente, non debbono riputarsi errori di stampa, perciocchè que' tipi ne sono mancanti, e non è possibile il porne di posticci in un' opera non interlineata.*

# VOCABOLARIO DI MARINA

## ITALIANO-FRANCESE-INGLESE.

ABBANDONARE, v. a. ABANDONNER. QUITTER. DÉLAISSER. *To QUIT, TO LEAVE, TO DESERT.* È lasciare per affetto un bastimento che si doveva guidare, un posto che si doveva difendere, un servizio conferito dal Sovrano, che propriamente dicesi *disertare*.

*Abbandonare la caccia.* ABANDONNER LA CHASSE. *To GIVE OVER THE CHACE OR TO LEAVE OFF CHACING.* È cessare dell' inseguire il bastimento cui si dava la caccia.

*Abbandonare un convoglio, una preda.* ABANDONNER UN CONVOI, UNE PRISE. *To LEAVE A CONVOY, A PRIZE.* Si dice quando non si continua a scortare e proteggere un convoglio, o a mantenersi in possesso di un bastimento preso al nemico.

*Abbandonare un' ancora.* ABANDONNER UNE ANCRE. *To LEAVE AN ANCHOR.* Si dice quando per le circostanze che obbligano di partire prontamente da un ancoraggio, non si è a tempo di ritirarla, e si taglia la gomena.

*Abbandonare un bastimento al furore dei venti, del mare, dei nemici.* ABANDONNER UN VAISSEAU A LA FUREUR DES VENTS, DE LA MER, DES ENNEMIS.

ABBANDONAMENTO. V. *Abbandono.*

ABBANDONO, s. m. ABANDON. ABANDONNEMENT. DÉLAISSEMENT. *THE ABANDONING A VESSEL OR GOODS TO THE INSURERS FOR GETTING PAID THE INSURANCE SUM.* È la cessione che si fa dall' assicurato agli assicuratori di tutto ciò che possono ricuperare del bastimento naufragato, onde conseguire la somma convenuta per l' assicurazione.

ABBASSAMENTO (s. m.) *dell' orizzonte del mare.* ABAISSEMENT DE L'HORIZON DE LA MER. *DIP OF THE HORIZON.* I limiti dell' orizzonte di un osservatore si estendono e si allontanano a misura ch' egli si alza sulla superficie del mare, e per conseguenza gli compariscono sotto la circonferenza di quel circolo orizzontale che terminerebbe la sua vista, se i suoi occhi fossero a livello del mare. Quindi ciò che dicesi abbassamento dell' orizzonte, è l' inclinazione di due tangenti alla superficie del globo condotte dagli occhi di due osservatori, uno de' quali sia posto a livello del mare, l'altro sia elevato sopra la stessa superficie a qualche altezza.

*Abbassamento di un astro.* ABAISSEMENT D'UN ASTRE. *DIP OF A STAR.* È l'arco di un circolo verticale interposto tra l' orizzonte e l' astro sotto di esso.

*Abbassamento del polo.* ABAISSEMENT DU POLE. *DEPRESSION OF THE POLE.* Quanti gradi si percorrono in latitudine dal polo all' equatore, di altrettanti il polo si abbassa. Sotto l' equatore il polo è abbassato a 90°: nella sfera parallela il polo è nella verticale o sia nella massima altezza o elevazione.

*Abbassamento del ponte o della coperta. Avvallamento del ponte.* RAVALEMENT DU PONT. *THE FALL OR STEPPING DOWN OF THE DECK.* Si chiama così la depressione del ponte in alcune navi mercantili, che si fa a bella posta verso poppa nel costruirle, onde acquistare maggiore altezza nelle stanze, senza elevare di troppo il piano del cassero.

ABBATTERE, v. n. ABATTRE. *To CAST.* Un bastimento *abbatte* quando gira intorno al suo asse verticale. *Abbatte dal cattivo lato* (ABAT DU MAUVAIS COTÉ. *SHE CASTS THE WRONG WAY*) quando si volge a quella parte che non conviene alla direzione che si vuol seguire.

*Lasciare abbattere.* LAISSER ABATTRE. *To LET HER SWING.* Dicesi quando si lascia che continui a girare.

*Abbattere dopo aver preso vento davanti.* ABATTRE APRÈS AVOIR PRIS VENT DEVANT. *To BOX.*

ABBATTERE (v. a.) *un bastimento.* ABATTRE UN VAISSEAU. *To HEAVE DOWN A SHIP.* È far girare un bastimento intorno ad un asse orizzontale col mezzo di alcune forze, sicchè prenda una inclinazione laterale, e resti scoperta una parte del suo volume

immerso, ad oggetto di visitarla e di ripararla, se occorre. Si abbatte un bastimento per carenarlo ( POUR LE CARÉNER. *To CAREEN* ). Quando si fa sbandare a modo che emerga dall' acqua la chiglia, si dice *che si abbatte sino alla chiglia* ( QU'IL EST VIRÉ EN QUILLE. *HEAVEN DOWN SO AS TO DISCOVER THE KEEL* ). *Abbattere a segno di scoprire un certo numero o di corsi di majeri* ( ABATTRE DE N VIRURES. *To HEEL THE N STRAKES* ). Se occorra impiegare grandi forze par abbattere un bastimento, si dice *che è duro da abbattere* ( DUR A ABATTRE. *A STIFF SHIP* ).

*Abbattere un albero*. ABATTRE UN MAT. *To CARRY AWAY A MAST*. Calarlo, metterlo disteso sul pieno.

*Abbattere la tenda*. ABATTRE LA TENTE. *To BEAR DOWN THE AWNING*. Calare la tenda.

ABBATTUTA, s. f. ABATTÉE. *CASTING OR FALLING OFF*. Movimento orizzontale di rotazione che il vento, le onde o una corrente imprimono ad un vascello che non ha velocità progressiva. Mentre così gira si dice ch' esso fa la sua abbattuta ( QU'IL FAIT SON ABATTÉE. *THAT SHE CASTS* ). Se questo movimento è considerabile, si dice ch' esso *fa una grande abbattuta* ( QU'IL FAIT UNE GRANDE ABATTÉE ). Un bastimento ch' è per mettersi alla vela, se ha il vento in prua, debbe fare la sua abbattuta a destra o a sinistra per ricevere il vento nelle vele spiegate, e avanzar cammino. Un bastimento alla vela, se il vento lo rinfaccia e lo arresta, debbe fare un' abbattuta per rimettersi in cammino. Un bastimento in panna, se le vele anteriori agiscono più delle posteriori, è costretto a fare delle abbattute maggiori o minori per compensarsi e restare possibilmente nello stesso luogo senza progredire. Le *abbattute* di un bastimento alla vela che nello stesso tempo si avanza nel suo cammino, diconsi propriamente *slanci o straorzate* ( ARRIVÉES. *LEE LURCHES* ), e quando è in panna, o per mettersi alla vela, diconsi *abbattute* ( ABATTÉES ). *Un bastimento debbe fare la sua abbattuta a tribordo per far vela da un dato luogo* ( UN VAISSEAU DOIT FAIRE SON ABATTÉE SUR TRIBORD, POUR APPAREILLER DE TEL MOUILLAGE ).

ABBEVERARE ( v. a. ) *un bastimento*. ABREUVER UN VAISSEAU. *To PUT WATER IN A SHIP'S HOLD, IN ORDER TO KNOW WHETHER SHE IS LEAKY*. È gettare dell'acqua nel bastimento costruito e calafatato di nuovo per riconoscere se è ristoppato a dovere. È però una cattiva pratica, già posta in disuso.

ABBITTARE, v. a. BITTER. *To BITT*. È avvolgere a fermare un cavo alle bitte.

*Abbittare la gomona*. BITTER LE CABLE. *To BITT THE CABLE*. È dar volta alla gomona intorno al traverso della bitta, quando l'ancora ha afferrato il fondo.

ABBOCCARE, v. n. *Affogare*. *Traboccare*. *Ven. Passar per occhio*. *Gen. Cavirare*. CHAVIRER. FAIRE CAPOT. *To OVERSET*. Dicesi di un bastimento che carico di vele spiegate, da un colpo di vento è sbandato per modo che imbarcando molta acqua si affonda.

ABBONACCIARE, v. n. *Far bonaccia, rendere tranquillo e quieto*. CALMER, RENDER CALME. *To BECALM, TO FALL CALM*. Si dice del mare, quando cessa di essere agitato; e anche del vento, quando si diminuisce la sua violenza.

ABBONACCIARSI, v. n. p. SE CALMER. *To FALL CALM*.

ABBORDAGGIO, s. m. ABORDAGE. *BOARDING*. Questo vocabolo ha due sensi diversi, secondo le circostanze. Generalmente significa l'incontro o l'urto di due bastimenti. Un vascello che raggiunge un vascello nemico, che lo investe per iprolungarsi seco ed unirsi con ganci o rizzoni, onde combatterlo, si dice che andò all' *abbordaggio* ( A L'ABORDAGE. *BOARDING* ). Se in questa posizione il suo equipaggio si slancia nel bastimento e se ne impadronisce, si dice che andò all' *arrembaggio*.

I vascelli maggiori di rado vanno all' arrembaggio, perchè il cannone li tiene lontani, e perchè hanno molta rientrata nell' alto per cui è difficile accostarsi abbastanza onde gli uomini possano saltare dall' uno all' altro. L' arrembaggio ha luogo ne' bastimenti minori, quali sono gli stambecchi, le galee, ecc. Per sorpresa si fa l'arrembaggio da un bastimento minore ad un maggiore e di forza superiore; ma è una azione sempre temeraria, ancorchè talvolta sia riuscita beoe.

*Abbordaggio*. ABORDAGE. *RUNNING FOUL*. Si dice di due bastimenti i quali s'incontrano e si urtano.

*Saltare all' abbordaggio*. SAUTER A L'ABORDAGE. *To JUMP ABOARD*. Significa l'atto degli uomini che si slanciano armati nella nave nemica per prenderla d'assalto.

*Andare all' abbordaggio*. ALLER A L'ABORDAGE. *To RUN DOWN UPON A SHIP WITH AN INTENTION TO BOARD HER*. Significa la manovra che si fa per portarsi all' abbordaggio.

*Abbordaggio sprolungandosi sul nemico.* ABORDAGE DE LONG EN LONG. *BOARDING FORE AND AFT.* E l'abbordaggio che si fa mettendosi di traverso, cioè col fiocco della nave parallelo al fianco della nave nemica che si vuol abbordare. Per riuscirvi bisogna avere il vantaggio della marcia.

*Abbordaggio dritto al corpo.* ABORDAGE DEBOUT AU CORPS. *BOARDING AND-ON.* E quando s'investe con la prua direttamente e con urto il corpo della nave nemica. Questo abbordaggio è pericoloso, tanto pel violento colpo che ricevono amendue i bastimenti, quanto ancora perchè la nava che abborda è esposta al fuoco della batteria nemica.

*Abbordaggio per l'anca.* ABORDAGE PAR LA HANCHE. *BOARDING ON THE QUARTER.* E quando la nave che abborda impegna la sua prua tra le grandi parasarchie e la poppa della nave nemica. Anche in questo caso la nave che abborda resta esposta al fuoco della batteria nemica.

*Abbordaggio di due bastimenti che si susseguono o che si danno la caccia.* ABORDAGE DE DEUX VAISSEAUX QUI CHASSENT L'UN SUR L'AUTRE. *FALLING OR DRIVING ABOARD A SHIP* OR *RUNNING FOUL OF ONE ANOTHER.* È l'urto di due bastimenti che essendo alla vela per mal diretta manovra s'incontrano e si urtano. Talvolta ciò avviene in calma di mare per effetto di una corrente. Può anche succedere che essendo sul ferro, l'ancora ari sul fondo, e il bastimento scaronzi e cada sopra un altro posto sottovento. Questo abbordaggio di raro succede senza avaria. Perciò le leggi di marina stabiliscono che quando due bastimenti per errore o negligensa dei piloti si abbordano, il bastimento di cui fu l'errore paghi il danno che ne risulta.

*Abbordaggio di un bastimento contro una riva murata, uno scoglio, un segnale, ecc.* ABORDAGE D'UN VAISSEAU CONTRE UN QUAI, UN ÉCUEIL, UNE BALISE, etc. *RUNNING FOUL OF A BANK, OF A ROCK, etc.* È l'urto di un bastimento contro alcuno di quegli oggetti o simili. Si dice in questo caso anche *investire.*

*Abbordaggio di una scialuppa o d'una lancia ad una riva o ad un bastimento.* ABORDAGE D'UNE CHALOUPE *ou* D'UN CANOT A UN QUAI, A UN VAISSEAU. *THE MANNER AND ACT OF BRINGING A BOAT ALONGSIDE OF A WHARF* OR *SHIP.* È l'accostarsi della lancia o scialuppa senza urto, e ciò si fa portandosi direttamente verso la riva, o verso il bastimento sino a poca distanza, e allora levati i remi o imbrogliate le vele, portando la manovella a sottovento, si sprolonga la lancia alla riva o al bastimento e si prende il vento in prua.

ABBORDARE, v. a. ABORDER. *TO BOARD.* Si dice in tutti i sensi della voce *abbordaggio.*

*Abbordare vogando.* ABORDER EN VOGUANT. *TO ROW AGAINST ANY THING.*

*Abbordare, correre sopra un bastimento.* ABORDER, COURIR SUR UN VAISSEAU. *TO RUN FOUL OF TO BOARD, TO FALL ABOARD OF.*

*Abbordare con la prua.* ABORDER DE FRANC ÉTABLE. *TO RUN FOUL OF EACH OTHER RIGHT ON OR WITH THE BOW.*

ABBORDO, s. m. A BORD. *ABOARD.* È l'accostamento di due bastimenti.

*Andare all' abbordo.* Si dice di un bastimento che va all' obbediensa di un bastimento superiore di forza che lo chiama.

*Abbordo il capitano.* Voce d'avviso, quando il capitano monta o discende dal vascello.

ABBOZZA. BOSSE. *BELAY OR STOP.* Comando di manovra, ordine di allacciare la bozze ad un cavo, ad una gomona.

ABBOZZARE, v. a. BOSSARE. *BOSSAR.*

*Abbozzare la gomona.* BOSSER LE CABLE. *TO STOPPER THE CABLE.* Le bozze sono cavi più o meno forti, più o meno lunghi, che allacciati con una delle loro estremità a un ponto fermo qualunque servono a ritenere una gomona, una manovra nello stato di tensione che le si è dato. Quindi abbozzare la gomona è fermarla con le bozze al bastimento, sicchè questo sia ritenuto più sicuramente dall' ancora nel luogo dov' è situato, nè da quello si allontani.

*Abbozzare l'ancora.* BOSSER L'ANCRE. *TO STOW THE ANCHOR UPON THE BOW.* È ritenere l'ancora pendente sotto la grua, mediante la bozza, lo che serve a capponarla.

Si abbozzano i pennoni delle gabbie, e anche quelli delle vele basse, con catene di ferro, al momento di combattere, affinchè siano sostenuti nel caso che le loro drizze fossero rotte dai colpi nemici

La voce *abbozzare* esprime generalmente il ritenere qualche manovra in una data posizione.

ABBRIVA. ABRIVE. Termine di comando o di scambievole incoraggiamento per far agire con forza nel varare una barca o per far forsa sopra il timone, o altra simile operazione.

ABBRIVARE, v. n. ABRIVER. *TO BEGIN TO MOVE.* Dicesi del principiare a muoversi la nave,

prima che abbia preso la uniforme velocità, proporzionata al vento o ai remi che la anspingono.

*Abbrivare il bastimento.* ABRIVER LE VAISSEAU. Si dice quando andando all'orza, specialmente con mar grosso, si poggia un poco, perchè la nave cammini alquanto più presto, essendo che dopo ciò, orzando allora alla banda, essa presenta meglio la prua al vento e supera più facilmente l'opposizione del grosso mare con la velocità concepita.

**ABBRIVATO**, add. ABRIVÉ. Bastimento abbrivato, che ha preso il suo abbrivo. *A boat which has fresh way through the water after the men have ceased rowing.*

**ABBRIVO**, s. m. ABRIVE. Il moto, la velocità che prende il bastimento quando comincia ad essere spinto dal vento o dalla voga; onde *pigliare l'abbrivo* è cominciare a muoversi: *aver preso l'abbrivo* è camminare con tutta la velocità proporzionata al vento che spira, la quale velocità va crescendo sino al grado nel quale diviene uniforme, restando pari le altre circostanze, cioè la forza del vento e le resistenze del mare.

**ABETE**, s. m. SAP. SAPIN. *FIR WOOD OR DEAL.* Nome dell'albero proprio per le alberature e pennoni dei vascelli, e anche pel fasciame delle opere morte e degl'interni scompartimenti; onde si dice *fasciame*, *mojeri*, *asse d'abete* (BORDAGES, PLANCHES DE SAPIN. *DEAL-BOARDS*), *assoni di quattro pollici*, *di due pollici* (BORDAGES DE QUATRE POUCES, DE DEUX POUCES. *FOUR INCHES DEAL, TWO INCHES DEAL*). V. *Legname.*

**ABITACOLO**, s. m. Ven. *Chiesola.* HABITACLE. *BITTACLE.* V. *Chiesola.*

**ACAJOU.** V. *Legname.*

**ACCASTELLAMENTO**, s. m. ACCASTILLAGE. *UPPER WORKS OF THE QUARTER-DECK, POOP, AND FORE-CASTLE.* Nome che si dà ai castelli di poppa e di proa complessivamente.

*Vascello che ha l'accastellamento raso. Vascello raso.* VAISSEAU QUI A L'ACCASTILLAGE RAS. *A STRAIT SHEERED SHIP OR A SHIP WHOSE UPPER WORKS ARE LOW BUILT.* Così diconsi i vascelli che o nella prima loro costruzione, o per riforma hanno i castelli di poppa e di prua poco elevati sopra la coperta. Hanno il vantaggio di presentare minore resistenza al vento quando si naviga alla bolina, di derivare meno e di rendere più leggiere le estremità del bastimento.

*Vascello accastellato alto. Vascello galluto, di molta madia.* VAISSEAU HAUT ACCASTILLÉ. *A ROUND SHEERED SHIP OR THAT WHOSE UPPER WORKS AFORE AND ABAFT ARE HIGH ABOVE WATER.*

*Il Tonante è accastellato alto.* LE TONANT EST HAUT ACCASTILLÉ.

**ACCECARE** (v. a.) *una falla.* Ven. *Orbare una falla.* AVEUGLER UNE VOIE D'EAU. *FOTHERING OR ANY SUCH TEMPORARY MANNER OF STOPPING A LEAK.* È ristoppare una falla in un modo pronto e quale si può praticare nell'atto della navigazione, sino a che si possa chiuderla stabilmente. Il celebre Cook nell'occasione che un vascello faceva acqua da più punti, nè questi potevansi riconoscere, prese il partito di servirsi di una bonnetta o coltellaccio, sul quale fece distendere della stoppa, della lana, e sopra queste del letame, lo fece calare in mare e con corde attaccate agli angoli passare sotto il fondo del vascello, cui applicato accecava le falle. La tendenza dell'acqua per entrare nel vascello spingeva la bonnetta e le materie alla stessa sovrapposte, sicchè bastava il lavoro di una sola tromba per aggottare, mentre dapprima non bastava il lavoro di tre trombe. Con questo metodo si dice valersi della *bonnetta lardata* (BONNETTE LARDÉE), e si esprime con la frase *d'inferire i coltellacci.*

**ACCENDITOJO**, s. m. *Guida di fuoco. Miccia.* BATON A MÈCHE. BOUTE-FEU. *LINT STOCK.* Mazza di legno con miccia accesa per dar fuoco al cannone, tenendosi a conveniente distanza.

**ACCETTA**, s. f. HACHE. *AN AXE OR HATCHET.* Arme simile alla scure, e si dice anche per significare la stessa scure.

**ACCETTA.** *Scure. Bipenne.* GRANDE HACHE OU COIGNÉE. *AXE.*

*Accetta da mano. Manerino.* PETITE HACHE OU HACHE A MAIN. *HATCHET OR SMALL HATCHET.*

**ACCIARINI**, s. m. pl. *Chiavette. Ancerrini.* Ven. *Chiaveselli.* ESSES D'AFFUT. *THE FORE-LOCKS.* Perni di ferro che s'infilano nelle sale delle carrette o affusti dei cannoni, perchè il mozzo delle ruote non esca dalla sala (Fig. 8, n n).

**ACCOMANDITA**, s. f. *Accomenda.* COMMANDITE. È un negozio assunto da alcuno con danari o robe avute da altri da trasportarsi oltre mare in alcuna parte, da esitarsi dall'accomendatario per parte dell'accomendante, per doverne riportare il ricavato con partecipazione dell'utile secondo i patti loro, in modo però che non s'induca società.

**ACCONIGLIA.** Comando di galera. V. *Galera.*

**ACCONIGLIARE**, v. a. Ven. *Mettere i remi in corsia*. Vuol dire intrecciare i remi a ritirarli nella galera o nella lancia. V. *Galera*.

**ACCORDO**, s. m. Nabéage. *The hire or pay of a sailor*. Convenzione che si fa col marinaro di pagarlo non a mese, ma a viaggio o a traversata.

**ACCOSTA**. Accoste. *Being here alongside* or *come alongside*. Comando che si dà agli uomini che guidano una lancia o scialuppa, onde si accostino alla riva o a un bastimento, quando taluno deve imbarcarsi o sbarcare.

*Lo schifo è egli accostato*? Le canot est-il acosté? *Does the boat lay fair alongside*?

**ACCOSTARE**, v. a. Accoster. Aborder. *To come near*. Avvicinare, avvicinarsi.

**ACCULAMENTO**, s. m. Acculement. *Rising of the floor timbers*. *Stella* del fondo di un bastimento. Parlando dei madieri o piane della coste, *l'acculamento* è la elevazione delle loro estremità sopra l'orizzontale condotta dalla faccia superiore della chiglia. Le piane e quindi le coste hanno maggiore acculamento, a misura che a certa distanza dal mezzo della lunghezza del bastimento si accostano alla poppa o alla prora, dal che risulta ciò che dicesi il *taglio dei fondi* o il *taglio delle opere*.

Dicesi anche *acculamento* l'effetto che accompagna il beccheggio in certi bastimenti, quando, cioè, un'onda passando sotto la prua la solleva, e fa prendere al bastimento un moto di rotazione intorno ad un asse orizzontale, pel quale la poppa dovrebbe immergersi più profondamente, ma per la gonfiezza del suo volume sopra la linea d'acqua non può farlo, e risente un colpo forte.

**ACCULARE**, v. n. *Impopparsi*. Acculer. *To be pooped*. È l'effetto del sollevamento della prua maggiore e più veloce dell'immersione della poppa. V. *Impopparsi*.

**ACCONE**, s. m. Accon. *A flat or punt*, *a sort of square flat-bottomed ship*. Specie di bastimento da carico, di fondo piatto, senza alberi, il quale nell'interno dei porti serve a trasportare il carico che s'imbarca o si sbarca dai bastimenti maggiori. Corrisponde alla *pentta* o *alibo*. Chiamano anche *Acon* un piccolo battello a fondo piatto, che serve per passare sopra bassi fondi di fanghiglia per pescarvi delle conchiglie quando il mare si ritira. Questi battelli diconsi anche Pousse-pieds, perchè si cacciano avanti dagli uomini che calcando il basso fondo del mare li sospingono.

**ACQUA**, s. f. Eau. *Water*.

*Acqua dolce*. Eau douce. *Fresh water*. È quella ch'è potabile senza danno della salute. Tale è l'acqua di pioggia, e per lo più quella de' fiumi, de' laghi e di molte fontane naturali.

*Acqua salsa*, *salata*, *marina*. Eau salée. *Salt water*. È l'acqua del mare.

*Acqua salmastra*. Ven. *Acqua meschizza*, *acqua bischizza*. Eau saumatre. *Brackish water*. È l'acqua mescolata di salsa e dolce, come è quella che si trova alla foci dei fiumi che sboccano in mare.

*Acqua morta*, *acqua cheta*, *acqua stagnante*. Eau morte. *Standing water*.

*Acque morte*. Eaux mortes. *Dead water*. È quell'acqua che circonda la parte superiore dell'arcaccia e del timone, la quale pare che accompagni il bastimento e sia stagnante intorno alla poppa.

*Acque morte*. Eaux mortes. *Neap tides*. Diconsi le acque delle maree più deboli, le quali succedono nelle quadrature della luna.

*Acque vive*. Eaux vives. *Spring tides*. Diconsi le acque delle maree maggiori nelle sizigie.

*Acque vive di un vascello*. Eaux vives d'un vaisseau. Si dice che un vascello ha delle acque vive, quando la figura della sua poppa sott'acqua è acuta, e il taglio dei suoi fondi molto elevato, giudicandosi che l'acqua arrivi al timone con maggiore quantità e forza.

*Acque di un vascello*. *Scia del bastimento*. Eaux d'un vaisseau. *Wake of a ship*. Diconsi quelle che vanno ad occupare il solco che lascia dietro di sè il vascello nel suo cammino.

*Essere nelle acque di un bastimento*. Etre dans les eaux d'un vaisseau. *To be in the wake*. Vuol dire tenersi nel solco lasciato dal bastimento che precede.

*Mettersi nelle acque di un bastimento*. Se mettre dans les eaux d'un vaisseau. *To get into the wake of a ship*. Avanzare col bastimento per essere nelle acque di quello che precede.

*Passare le acque di un bastimento*. Dépasser les eaux d'un vaisseau. *To pass the wake*. Allontanarsi dalla scia del bastimento che precede, o attraversandola o andando più velocemente.

*Fare acqua*. *Fare acquata*. *Bettersi d'acqua*. Faire son eau, faire de l'eau. *To water*

*A SHIP; TO GET WATER.* Fare la provvista di acqua da bere pel viaggio e per un certo tempo.

*Far acqua.* FAIRE EAU. *To MAKE WATER.* Quando l'acqua s'introduce dal di fuori per falle nel bastimento, esso fa acqua; onde si dice che fa tanti pollici d'acqua all'ora, cioè che l'acqua nella stiva si solleva di tanti pollici ogni ora. Quando il fondo della stiva è senz'acqua si dice che il bastimento è *stagnato*, *non fa acqua* (NE FAIT POINT D'EAU, ÉTANCHÉ. *A TIGHT SHIP*).

*A fior d'acqua.* A FLEUR D'EAU. *BETWEEN WIND AND WATER.* Alla superficie dell'acqua tranquilla.

*Essere in molt'acqua.* ETRE EN GRANDE EAU. *To BE IN A DEEP WATER.* Quando vi è altezza d'acqua sul fondo del mare molto maggiore di quella che si richiede pel pescare del bastimento.

*Avere molt'acqua da correre.* AVOIR DE L'EAU A COURIR. *To HAVE A GOOD SEA ROOM.* Trovarsi in un'ampia estensione di mare, onde potere scorrere senza pericoli.

*Prendere molta o poc'acqua. Il pescare più o meno del bastimento.* TIRER D'EAU. *To DRAW.* È la misura dell'immersione del bastimento; onde si dice il bastimento *prende o pesca n piedi d'acqua* (LE VAISSEAU TIRE N PIEDS D'EAU. *THE SHIP DRAWS N FEET OF WATER*).

*Acque piene. Empifondo. Marea grande.* HAUTE MARÉE. *TIDE. HIGH WATER.* La marea maggiore e più alta.

*Acqua di fele*, Ven. Si dice quando l'acqua del mare tra i sette e otto giorni dal noviluoio poco cresce o poco cala, come ancora tra i sette e otto giorni dal plenilunio. Corrisponde alle *acque morte* (EAUX MORTES. *NEAP TIDES*).

*Acqua etanca.* Ven. *Perno dell'acqua.* Punto della marea che si trova tra il calare ed il crescere, o tra questo e quello, nel quale l'acqua del mare non ha moto sensibile.

*Linea d'acqua. Linea di bagna asciuga.* LIGNE D'EAU. *WATER LINE.* È la linea segnata dalla superficie dell'acqua tranquilla sul corpo del bastimento. Questa si determina dal costruttore nel formare i piani, e dipende dalla figura e dal peso del bastimento e del carico.

*Aquaizza*, Ven. Moto fiottoso del mare.

*Acquato.* V. *Far acquata.*

ADDENTARE, v. a. *Indentare. Incastrare o dente.* EMPATER. *To SCARF.* Unire due pezzi di legname a dente, in terzo, a coda di rondine. V. *Colettare.*

ADUGLIARE (v. a.) una *gomona*, *un cavo.* ROUER UN CABLE. LOVER. *To COIL A CABLE.* È disporla in giri, raccoglierla in duglie.

*Adugliare a destra.* ROUER A TOUR OU AVEC LE SOLEIL. *To COIL A CABLE WITH THE SUN.*

*Adugliare a sinistra, a rovescio.* ROUER A CONTRE. *To COIL AGAINST THE SUN.*

*Le duglie s'intricano nel distendere il cavo.* LES PLIS S'ATTRAPPENT EN SE LOVANT. *THE FAKES CATCH EACH OTHER, THERE ARE CATCH FAKES IN THE CABLE.*

AFFERRARE, v. a. *Prendere con forza, con prontezza.* SAISIR. *To TAKE, TO CATCH.*

*Afferrare il gavitello.* SASIR LA BOUÉE. *To HITCH THE BUOY.*

*L'ancora afferra il fondo.* L'ANCRE TIENT BON. *THE ANCHOR HOLDS WELL.*

AFFINARE, v. a. e n. *Il tempo affina, si rischiara, si rasserena.* IL FAIT BEAU TEMPS. *IT MAKES A FINE WEATHER.*

*Affinare la canapa.* AFFINER LE CHANVRE. *To REFINE THE HEMP.*

AFFOGARE (v. a.) un *bastimento.* NOYER UN VAISSEAU. *To LAY OR SET A SHIP.* Si dice quando s'immerge sopra la linea d'acqua del suo giusto carico.

Un bastimento che ha il suo forte *affogato* è quando il suo forte è sotto la superficie dell'acqua (UN VAISSEAU QUI A SON FORT NOYÉ).

*Vascello la cui batteria è affogata.* VAISSEAU DONT LA BATTERIE EST NOYÉE. *A SHIP THAT DOES NOT CARRY HER PORTS A PROPER HEIGHT OUT OF THE WATER.* Si dice quando la batteria è così bassa e vicina all'acqua che è forza tenere chiusi i portelli per poco che la nave sbandi.

AFFOGARE. V. *Abboccare.*

AFFOLLATO, add. *Bastimento affollato alla costa.* VAISSEAU AFFALÉ SUR UNE COTE. *A SHIP EMBAYED UPON A LEE SHORE.* Bastimento portato dal vento o dalla corrente alla volta di terra, sicchè non può bordeggiare: serrato alla terra senza potersi tirare al largo. Circostanza pericolosa, se il vento è gagliardo o se la corrente porti con forza il bastimento verso terra. Per ischivare il naufragio conviene governare al più presso per allontanarsi dalla terra: se è bonaccia, debbonsi armare le barche a remi che si possono avere per farsi rimurchiare al largo; o finalmente dar fondo se il sorgitore è buono.

AFFONDARE, v. a. e n. COULER A FOND, COULER BAS. *To SINK OR FOUNDER.*

*Affondare, mandare a fondo, calare a fondo, a picco un bastimento col cannone.* Couler bas un vaisseau, en le canonnant. To sink a ship by cannonading. Si affonda un vascello quando pei colpi di cannona si fanno tali aperture nel suo fianco che non è possibile di turarle prontamente. Un bastimento affonda, cola a fondo, quando non si può con la trombe affrancarlo dall' acqua che entra per le falle.

*Vascello che si affonda d'acqua.* Vaisseau qui coule bas d'eau. *A leaky ship, a vessel full of leaks, a water logged ship.*

*Bastimento sopraccaricato sino ad affondare.* Vaisseau chargé a couler bas. *A ship over loaded* or *a ship so loaded as to be ready to sink.*

AFFONDARE, v. n. p. Sancir. *To sink* or *founder at sea.* Un bastimento *affonda* (Sancit), quando circondato da onda alte e impetuose in tempo burrascoso n' è inviluppato e coperto. Ciò non avviene se il bastimento non è sopraccaricato. Il bastimento può *affondare all'ancora* (Sancir a l'ancre), o pure *ormeggiato a terra* o *con provese a terra* (Sur ses amarres) o *alla vela* (Sous voile. *Founder under sails*). *Sancir* propriamente si dice di un bastimento che non si affonda per rovesciamento, ma per la soverchia quantità d'acqua in esso adunata. Ven. *Possar per occhio. Affondare* per rovesciamento, abboccare, si esprime con le voci di Chavirer, sombrer, faire capot.

AFFORCARE (v. a.) *un bastimento.* Affourcher un vaisseau. S'affourcher. *To moor by the head.* E dar fondo e gettare una seconda ancora dalla parte di prua per tenersi con più sicurezza sul ferro, sicchè essendo un' ancora alla destra e un' altra alla sinistra, alla medesima distanza a un dipresso dal bastimento, le due gomone formano una forca a due rami. Questo si dice anche *ormeggiarsi a due*, o *a barba di gatto.* Ven. *Armizzarsi.* Si esprime la posizione del bastimento afforcato per le arie di vento nelle quali sono le due ancore. Così se un' ancora è al Norte e l' altra all' Ovest, si dice che la nave è afforcata Norte ed Ovest. In rada, se la marea è forte, s' afforca contro la direzione della corrente, cioè si dispone un' ancora verso la marea ascendente, l' altra verso la marea discendente. Allora una di queste ancore si dice *ancora di flusso.* (Ancre de flot. *The flood anchor*), l' altra *ancora di riflusso* (Ancre de jusant. *The ebb anchor*). Nelle spiegge, dove non vi siano correnti, o queste sono di poca forza, si afforca secondo il vento traverso della costa, cioè in due linee perpendicolari alla direzione del vento. Così se il vento traverso sia S. O., bisogna mandare un' ancora al N. O., e l' altra al S. E. Si afforca in due maniere. La prima è andando con poca vela verso il luogo dove si vuol dar fondo coll' ancora d'afforco. Si fileggia sulla prima per la lunghezza di due o tre gomone secondo la distanza alla quale si vogliono tenere le ancore, e giunto il bastimento al luogo che si è determinato, si getta l' ancora d' afforco e si fileggia sulla sua gomona, intanto che si vira all' argano la gomona della prima ancora, a modo che amendue le gomone si eguaglino. L' altra maniera è di portare l' ancora d' afforco con la lancia sino al luogo dove si vuol gettarla.

*Afforcare alla vela.* Affourcher a la voile. *To moor in sailing.* Si dice quando gettata la prima ancora, non si serrano le vele tutte, ma si segue a far cammino sino al luogo dove si vuol gettare l'ancora d'afforco.

AFFORCO. V. *Afforcare.*

AFFORNELLA, Comando di galera. V. *Galera.*

AFFRANCARE, v. a. Affranchir. *To free a ship.* Votare la sentina dall'acqua coll'azione della tromba.

AFFRICINO, s. m. *Libeccio.* Ven. *Garbino.* Vent de Sud-Est. *Wind from South-East.* V. *Rosa.*

AFFRONTARE *la marea.* V. *Marea.*

AFFUSTO, s. m. *Carretta di cannone.* Affut. Carriage. V. *Carretta.*

AGGERMINARE, v. a. *Germinare. Fare germinamento.* Jet. Jetson. *Getto, far getto* è voce più usata. *Germinamento, aggerminare* sono voci antiquate. È la determinazione del capitano o padrone del bastimento, col suo consiglio, di gettere in mare una parte del carico per isfuggire il maggior pericolo del naufragio: e l' atto stesso del getto. In questo caso la roba salvata entra in contribusione per quella che si è perduta.

AGGHIACCIO, s. m. *Ghiaccio. Manovella del timone.* Ven. *Arigola. Ribolla.* Barre du gouvernail. *The tiller of the helm.* Dicesi anche *barra del timone.* Lungo legno fermato ad segolo alla testa del timone, che si prolunga dentro del bastimento in direzione inclinata poco sotto la orissontale, e serve per far girare il timone intorno ai perni o agogliotti sopra i quali si regge.

AGGOTTARE, v. a. Pomper l'eau. Vider la sentina. *To free a ship* or *to clear her*

HOLD OF WATER BY THE PUMPS. Lavorare con le trombe per affrancare il bastimento. V. *Pompare. Trombare.*

*Bastimento aggottato.* NAVIRE FRANC D'EAU ou AFFRANCHI. *A SHIP FREE OF WATER.*

AGGRAPPARE ( v. a. ) *un bastimento.* ACCROCHER UN VAISSEAU. *To GRAPPLE A SHIP.* E gettare dei grappini ad un bastimento per afferrarlo e accostarsi ad esso volendo andare all'arrembaggio.

*Aggrappare col gancio della lancia.* GAFFER. *To HOOK ANY THING WITH A BOAT-HOOK.* V. *Lancia.*

AGGUANTA. Comando di galera. V. *Galera.*

AGGUANTARE, v. a. AGANTER. *To TAKE HOLD, TO SEIZE WITH FORCE.* Pigliare e tener ferma alcuna cosa. Fermare subitamente un cavo che trascorre.

*Agguanta la scotta.* AGANTE L'ÉCOUTE. *TAKE HOLD THE SHEET.*

*Agguanta il braccio.* AGANTE LE BRAS. *TAKE HOLD THE BRACE.*

*Agguantati al sopravvento.* AU PLUS PRÈS. *TOUCH THE WIND.* Stringi, intacca il vento per metterti al sopravvento.

AGGUAZZI. V. *Chiodi.*

AGHETTO, s. m. *Comando.* COMMANDE. *A GASKET, ROPE BAND* or. *KNITTLE.* Funicella sottile per far legature o fasciature di cavi più grossi, onde non siano smangiati nel fregamento con altri corpi. V. *Corde.*

AGIATO. V. *Ladino.*

AGO, s. m. *Gucchia. Agucchia.* AIGUILLE. *NEEDLE.*

1.° *Ago da cucire.* AIGUILLE A COUDRE. *A COMMON SEWING NEEDLE.* Stromento piccolo, sottile, d'acciajo, nel quale s'infila per la cruna il refe per cucire.

*Ago da vele.* AIGUILLE A VOILES. *SAIL NEEDLE.* Serve per cucire le vele.

*Ago da ralinghe.* AIGUILLE A RALINGUES. *BOLT-ROPE NEEDLE.* Ago più forte di quello da vele, che serve a cucire i bordi delle vele alle ralinghe.

2.° *Ago calamitato. Ago magnetico. Ago della bussola.* AIGUILLE AIMANTÉE, AIGUILLE DE LA BOUSSOLE. *THE MAGNETICAL NEEDLE.* Lamina d'acciajo temperato, della figura di un rombo molto allungato, alla quale si comunica la virtù magnetica, cioè la proprietà di dirigere una delle sue estremità, e sempre la stessa, al Norte o verso quella parte, quando è sostenuta o sospesa liberamente, sicchè possa muoversi senza resistenza. Si disse verso quella parte, perchè in varj luoghi della superficie del globo la direzione dell'ago magnetico si discosta dal vero punto del Norte, che dicesi la *declinazione magnetica*; e diversamente in varj tempi; ciò che si chiama la variazione della declinazione magnetica. V. *Variazione.* Per comunicare all'ago la virtù magnetica vale egualmente la calamita naturale armata, o la calamita artificiale; e siccome essa s'indebolisce dopo qualche tempo e per varie cagioni, così è bene all'occasione di ogni viaggio calamitare di nuovo l'ago stesso; ciò che si eseguisce mettendo i poli della calamita naturale armata o artificiale al contatto dell'ago, e facendoli scorrere sopra d'esso più volte dal mezzo verso gli estremi e da questi verso il mezzo.

*Ago pazzo o impazzato.* AIGUILLE AFFOLLÉE ou FOLLE. *MAGNETICAL NEEDLE WHICH IS BECOME ERRONEOUS AND DEFECTIVE.* Si dice dell'ago magnetico, indifferente ad ogni posizione, e che non prende la sua direzione verso il polo.

*Ago d'inclinazione.* AIGUILLE D'INCLINAISON. *DIPPING NEEDLE.* L'ago della bussola non calamitato ed equilibrato sopra il suo perno, sicchè resti orizzontale, quando è calamitato s'inclina all'orizzonte: nell'emisfero boreale dalla parte del Norte, nell'emisfero australe dalla parte del Sud: sotto la linea sta orizzontale. Si costruiscono delle macchinette espressamente per misurare queste inclinazioni in varj tempi ed in varie latitudini.

3.° *Aghi d'alberi o aghi di carenaggio.* AIGUILLES DES MATS ou AIGUILLES DE CARÈNE. *OUTRIGGERS.* Sono lunghi e forti pezzi d'abete, i quali servono a far contrasto agli alberi di un vascello, quando questo si abbatte per carenarlo. Se ne dispongono uno o due all'albero di maestra e a quello di trinchetto, e talvolta anche a quello di mezzana. Le estremità superiori degli aghi sono legate fortemente alla sommità dell'albero, e le estremità inferiori premono sopra alcune suole fermate sulla coperta a quella parte dalla quale si fa sbandare il bastimento. Le stesse estremità superiori sono tagliate a schiancio e incavate, affinchè si possano applicare più esattamente all'albero.

4.° *Ago o freccia dello sperone.* AIGUILLE ou FLÈCHE DE L'ÉPERON. *THE UPPER PART OF THE KNEE OF THE HEAD.* È un legno, un bracciuolo incurvato con grazia, situato nel piano diametrale del vascello, appoggiato con un ramo alla facciata esteriore della ruota di proa, coll'altro sporgente dinanzi alla stessa ruota, ornato di sculture, sul quale si appoggia la *figura di prua* ( Fig. 175, *cc*).

5.° *Ago di mare. Agucchia.* AIGUILLE. Pesce marino senza scaglia, simile all' anguilla, di colore tendente al verde, col becco lungo simile all' aghirone.

6.° *Agugia.* AIGUILLE. È anche il nome di un piccolo battello peschereccio nella Garonna e nella Dordogna.

AGUGLIOTTI, s. m. pl. Ven. *Mascoli.* EGUILLOTS DE GOUVERNAIL. *PINTLES OF THE RUDDER.* Ferramenti che fanno l'uffizio di gangheri per sostenere e far girare il timone intorno alla ruota di poppa dietro la nave. Gli agugliotti nelle navi da guerra sono al numero di cinque o sei, assicurati al timone, con la punta giù o a distanze eguali tra di loro. Sono fortemente attaccati con chiodi piantati sopra le due bandelle che abbracciano il timone. Ciascuno di questi agugliotti ha un ferramento corrispondente, che gli servo di rosetta, conficcato nella ruota di poppa, e si chiama *rosetta* o *femminella del timone* (FEMELOT DU GOUVERNAIL. *GOOGINGS OF THE RUDDER*). Per mezzo di questi ferramenti il timone è fermamente stabilito e mobile su i suoi gangheri (Fig. 165.). V. *Timone.*

Si è dovuto da alcuni anni indietro fare le bandelle del timone di rame in vece che di ferro, essendosi avvertito che la vicinanza del rame della fodera le distrugge. Ecco un metodo inglese che merita d' essere citato (Fig. 352).

Le bandelle del timone al numero di sei, sono di rame, con lega come lo nostre, e affisse nello stesso modo con chiodi e perni a vite. Ma due di queste bandelle in I ed in L hanno una forma particolare: la loro rosetta non è nè traforata, nè penetrata dall' agugliotto; soltanto la facciata superiore è scavata a bacinetta per dieci linee di profondità, onde farvi girare un perno, o cardine lungo tredici linee, e grosso almeno quanto l' agugliotto di cui fa le veci. Gli altri agugliotti lunghi al numero di quattro (M, N, O, P) non fanno che girare nella rosetta o femminella, ma non vi premono sopra.

Abbiamo veduto nelle navi inglesi ed americane de' sostegni posti sotto gli agugliotti, con lo stesso oggetto di far girare, cioè, il timone sopra due perni, laddove d'ordinario girano su tutte le rosette. *Forfait* ingegnere della marina seguì questo ultimo metodo in alcuni bastimenti che costruì a S. Malo e alla Havre. Egli sembra da preferirsi al precedente, perchè lascia agli agugliotti la loro forma ordinaria, ciò che serve particolarmente a sostenerli scambievolmente contro l' urto laterale delle onde; altronde non produce che un aumento di 40 o 50 libbre di metallo nelle più grosse navi.

AGUZZINO. s. m. ARGOUSIN. *A PETTY OFFICER IN GALLIES, WHOSE DUTY IS TO FIX ON AND TAKE OFF THE SHACKLES OF THE SLAVES, AND TO PREVENT THEIR ESCAPING.* Basso uffiziale nelle galee destinato alla custodia della ciurma, cui è dato l' incarico di levare o rimettere le catene ai forzati o galeotti, e che veglia per impedire la loro fuga. In ogni galea vi è un *aguzzino*, o mediante gli emolumenti, che gli sono attribuiti, quali sono il dritto della scala, di un soldo per ogni forzato che disferra, egli risponde solidariamente di tutti i galeotti; e paga la somma di dugento lire, quando ne fugge qualcheduno. Hanno gli *aguzzini* sotto di loro de' *sottaguzzini*, ed un numero di uomini armati di partigiane, ai quali è affidata la guardia dei forzati.

AJUTANTE, s. m. AIDE. *ADJUTANT. SECOND OR MATE OF VARIOUS PROFESSIONS, IN A SHIP.* Grado subalterno degli uffiziali marini di diverse denominazioni, imbarcati sopra una nave. Gli ajutanti in qualsivoglia stato sono per coadjuvare o secondare il principale e i suoi secondi in tutte le loro funzioni e lavori.

*Ajutante calafato.* AIDE CALFAT. *CAULKER'S MATE.* E un sottuffiziale marino, o un marinajo esperto nel calafatare, promosso al grado d' uffiziale marino, per essere subordinato nella nave al maestro calafato o al suo secondo.

*Ajutante maggiore di marina.* AIDE MAJOR DE LA MARINE. *AN OFFICER UNDER THE MAJOR.* Uffiziale subordinato al maggiore, e attaccato al di lui dettaglio per secondarlo e supplire nella di lui assenza alle sue funzioni.

*Ajutante cannoniere.* AIDE CANONNIER. *QUARTER GUNNER.*

*Ajutanti chirurghi.* AIDES CHIRURGIENS. *SURGEON'S SECOND, THIRD, FOURTH AND FIFTH MATES.* Sono similmente subordinati al chirurgo maggiore ed a' suoi secondi, quando ve ne sono: lo che è regolato secondo il rango della nave.

*Ajutanti carpentieri o maestri d'ascia.* AIDE CHARPENTIERS. *CARPENTER'S CREW.*

*Ajutanti trevieri o maestri di vele.* AIDE VOILIERS. *SAIL MAKER'S CREW.*

ALA BASSO, *Carica basso.* HALE BAS. CARGUE BAS. *DOWN HALL OF A STAY SAIL.* Corda

che serve ad abbassare ogni vela di straglio. È fermata coll' estremità superiore al più alto anello della vela, e la sua estremità inferiore discende verso il piede dello straglio o della draglia; sicchè alando abbasso questa corda, si fa scorrere e discendere la vela di straglio lungo la draglia, per mezzo degli anelli nello stesso modo che si fa scorrere una cortina sopra un ferro. Si dà volta all' *ala basso* verso il piede dello straglio o sull' incappellatura dell' albero vicino.

*Ala basso de' bassi pennoni.* HALE BAS DES BASSES VERGUES. V. *Carica basso.*

ALA A BORDO, HALE A BORD. È una corda annodata da un capo alla nave, e dall' altro capo a un oggetto esteriore, come una lancia, una scialuppa, una zattera ecc., che serve ad alarla o a tirarla a bordo.

*Ala a terra.* HALE A TERRE. È un' altra corda simile legata a terra, che serve a ritirare a terra l' oggetto che si fece venire a bordo con l' *ala a bordo.*

*Ala avanti.* HALE AVANT. Piccola manovra, la quale essendo annodata ad uno degli angoli della tenda, passa per una radancia affissa sul davanti della tenda ad una sartia ecc.; serve a stendere la tenda, quando uno vuol servirsene. Vi è una di queste corde a ciaschedun lato della tenda.

*Ala indietro.* HALE ARRIÈRE. È una manovra simile, unita nello stesso modo agli angoli posteriori della tenda, che passa per una radancia fermata in qualche parte del bastimento, per servire a ripiegare la tenda, quando si vuol levarla.

ALAGGIO, s. m. HALAGE. *THE TRACKING OR TOWING A SHIP OR BOAT.* È l' azione di alare o tirare con una corda un bastimento per un fiume o canale, con la forza d' uomini o di cavalli. Il cammino destinato a ciò si chiama *Strada di alaggio, strada alzana, restara.* CHEMIN D' HALAGE. *THE ROAD USED FOR TRACKING.*

ALAPAZZA. V. *Lapazza.*

ALARE, v. a. *Alare.* HALER. *TO HAUL OR PULL-UPON ANY ROPE.* È tirare una corda, e farvi forza per istenderla. Molti marinaj si uniscono insieme lungo una manovra per alarla, e uno d' essi, o un quartiermastro, grida ad alta voce di tratto in tratto: *oh ala* (OH HALE. *HAUL HO*) per dare loro il segnale, onde tirino insieme e d' accordo, facendo forza sulla corda. Hanno delle altre gride per alare differenti manovre, per esempio *oh cazza.* (OH BORDE) per alare o cazzare la scotta. Questo è quel che si chiama dare la voce.

Si dice anche *alare una scialuppa, una lancia* (HALER UNE CHALOUPE, UN CANOT. *TO TRACK, TO TOW OR HAUL A BOARD ANY BOAT*) per significare che si vuol tirarla a sè con una corda.

*Ala la scialuppa a bordo.* HALE LA CHALOUPE A BORD. *HAUL THE BOAT A BOARD.*

Si dice parimente *alare un bastimento* (*HALER UN BATIMENT*) cioè tirarlo con una corda lungo un canale o un fiume.

*Alare basso.* HALER BAS. *TO HAUL DOWN.*

*Alare dentro il cannone.* HALER LES CANONS EN DEDANS. *TO HAUL HOME THE GUNS.* Ritirarlo dai portelli all' interno della nave.

*Alare la bolina.* HALER LA BOULINE. *TO HAUL TIGHT THE BOWLINE.*

*Alarsi nel vento.* SE HALER DANS LE VENT. *TO HAUL THE WIND OR TO GET SO WINDWARD BY TRIMING ALL SHARP.* È lo stesso che *elevarsi al vento,* S'ÉLEVER DANS LE VENT.

ALBERARE, v. a. *Inalberare una nave. Ammattare una nave.* MATER UN VAISSEAU. *TO FIX OR PLACE THE MASTS OF A SHIP.* È mettere al loro luogo gli alberi maggiori, passarli per le loro mastre, e piantarli nelle loro *scasse,* lo che si fa con la *macchina* o *macchina da inalberare le navi.* Dicesi per analogia *alberare* o *inalberare* ( MATER. *TO SET UP OR SET AN-END* ) d' ogni pezzo che si sollevi perpendicolarmente; come *alberare delle bighe, alberare delle punte o puntelli, alberare la ruota di poppa nella costruzione.* MATER DES BIGUES, MATER DES ÉPONTILLES, MATER L' ETAMBOT D' UN VAISSEAU.

ALBERATURA (Ven. *Matadura*) s. f. MATURE.

1.° *L' alberatura.* LA MATURE. *THE ART OF MASTING SHIPS.* È l' arte d' alberare o ammattare i bastimenti, e di regolare le dimensioni, figure e proporzioni de' loro alberi e pennoni.

2.° *Alberatura d' una nave.* MATURE D'UN VAISSEAU. *THE MASTS AND YARDS OF A SHIP.* È la totalità degli alberi necessarj ad una nave, comprendendovi i suoi pennoni: così si dice che una nave ha *la sua alberatura compiuta* ( LA MATURE COMPLETTE. *A SHIP WHICH HAS ALL HER MASTS AND YARDS READY MADE* ) per significare che tutti questi pezzi sono pronti ed in istato di servire. Si comprendono in questo numero gli alberi e i pennoni di rispetto.

3.° *Alberatura.* MATURE. *THE PARTICULAR WAY OF MASTING EACH SORT OF VESSELS.* Esprime il modo particolare d' alberare o ammattare

ciascuna specie di bastimenti, di che ora si dirà un poco più individualmente.

Distinguonsi differenti specie di alberatura, cioè differenti modi di ammattare i bastimenti di mare: ecco le principali:

*Alberatura a calcese.* MATURE A CALCET. *LATINE MASTS.* E l'alberatura particolare alle galee e altri bastimenti latini. Questi alberi sono grossi e curti; la loro testata termina in un ceppo quadro, chiamato *il Calcese* (LE CALCET. *THE HEAD OF THE MAST IN TE GALLIES AND OTHER LATINE VESSELS* Fig. 220 d) nel quale sono fatti più incastri, per ricevere delle ruote di metallo destinato al passaggio degli amanti e altre corde. Questi alberi non hanno stragli: le loro sartie sono diverse da quelle delle navi comuni. Se ne veggono di due sorte nelle alberature a calcesa: una usata nelle galee che si tesano per il basso sopra taglie lunghe e piatte a due raggi, le inferiori delle quali non giungono alle parasarchie, come nelle navi, ma s'incappellano con delle caviglie tenute da ferramenti confitti lungo gli appoSticci. L'altra specie è delle sartie a colonna che si usa nella maggiur parte de' bastimenti latini.

*Alberatura a pible.* MATURE A PIBLE. *POLE MAST.* E l'alberatura di varj bastimenti che portano delle vele quadre una sopra l'altra, dove l'albero è di un solo fusto o di un solo pezzo, e non come nella maggior parte degli altri a vele quadre, formato di tre pezzi separati, cioè albero maggiore, albero di gabbia, e albero di pappafico, impustati uno sopra l'altro. Gli alberi a pible non hanno nè gabbia, nè crocette, nè traverse, nè teste di moro nella sommità. Tale attrazzatura ha il vantaggio, che i pannoni superiori, non essendovi nè teste di moro, nè crocette di gabbia che gli arrestino, si abbassano sino al pennone inferiore, e sino a raso dell'incappellatura inferiore; lo che è favorevole per ammainare prontamente le vele in una sorpresa di vento, ed è ciò che si chiama *ammainare in pacchetto.* Ven. *ammainare in fosso.* AMENER EN PAQUET. *TO STRIKE THE SAILS A-MAIN.* Vi è anche meno peso, perchè vi sono soppresse le gabbie, le teste di moro, e varj cordami che in questi alberi sarebbero inutili.

Gli svantaggi di questa alberatura (perchè vi è il pro e il contro per tutto, e particolarmente nella marina) sono, che se uno di questi alberi viene a rompersi in alto, bisogna, per riparare questo danno, levarlo dal suo luogo e sguernirlo intoramente. Laddove nello alberaturo di tre pezzi, un albero di pappafico o di gabbia, si rimpiazza immediatamente, anche in mare, con un albero di rispetto. Egli è perciò che la matadura a pible si dee fare poco elevata, darle un considerabile diametro, e soprattutto scegliere dell'eccellente legname. Questi alberi sovente sono furmati di due pezzi uniti con un *incastro* o *incalmo lungo*, EMPATURE LONGUE, nel luogo dell'unione, e fortificati con cerchj di ferro e di corda.

I Bastimenti che portano l'alberatura a pible, sono principalmente le polacche nel Mediterraneo.

*Alberatura di Slop.* MATURE DE SLOP *ou* DE BATEAU BERMUDIEN. Consiste in un solo albero inclinato all'indietro, con un bompresso molto allungato, e poco rilevato. I pennoni sono solamente un ghisso od un pic per la vela grande, ed un pennone di gabbia, con un pennone di fortuna per portare una vela quadra, quando si corre in poppa.

L'alberatura dei *Cutter* è della stessa specie, con questa differenza che essa è più elevata, e che l'albero maestro è un poco più inclinato all'indietro, essendo questi bastimenti destinati principalmente alla marcia.

La matadura delle semache o semale, è allo stesso modo di quella delle slop, soltanto più curta e più rinforzata: essendo questa specie di bastimenti principalmente destinata alla pesca, ed a resistere al mar grosso ed ai tempi burrascosi.

*Alberatura di Heus* o *Alberatura a forca.* MATURE DES HEUS *ou* MATURE A FOURCHE. E un'alberatura d'un solo albero, con un corto bompresso. L'albero grande porta sull'alto un pennone a corno, che afforca la parte superiore dell'albero, al quale si inferisce una gran vela tagliata a guisa di mezzana. Vi si aggiunge un pennone di gabbia ed un pennone di fortuna, come alle slup. Le ohecchie e le galeotte olandesi sono di ordinario ammattate nello stesso modo.

*Alberatura dei brigantini.* MATURE DES BRIGANTINS.

*Alberatura delle geolette.* MATURE DES GOILETTES.

*Alberatura dei senali.* MATURE DES SENAUX.

ALBERETTO, s. m. MATEREAU. *A SMALL MAST, ALSO A TUFFER, POLE OR SHAFT.* Piccolo albero.

ALBERO, s. m. *Arbore.* MAT. *Mast.* Gli alberi de' bastimenti sono appunto lunghi alberi

o legni rotondi e diritti, d'ordinario di legno d'abete o altro resinoso leggiero, di vena fina e tenace, che servono a sostenere i pennoni e le vele, le quali, per l'impulso del vento fanno avanzare il bastimento attraverso dell'acqua. Non v'ha dubbio che nella infanzia della navigazione ciascuna barca non avesse che un solo albero, e questo portante una sola vela; ma a misura che si sono perfezionati e ingranditi i bastimenti, si sono messi due e tre alberi, e due o tre vele, le une sopra le altre, a ciaschedun albero.

S'intende facilmente che l'altezza degli alberi, la loro grossezza, il loro numero e le distanze dall'uno all'altro, devono essere proporzionate alle dimensioni della nave; che se vi fosse un numero troppo grande di alberi, i pennoni riuscirebbero molto più corti, e le vele più strette, per poterle manovrare senza imbarazzo, nell'intervallo tra due alberi; che ciò porterebbe la necessità di una quantità maggiore di corde; e se al contrario non vi fosse un certo numero d'alberi in una nave, i pennoni riuscirebbero troppo lunghi e troppo pesanti, e le vele avrebbero una troppo grande superficie, e sarebbero difficili da manovrarsi. Gli alberi d'ogni sorta di bastimenti sono sempre situati nel piano verticale che si suppone passare per il mezzo della chiglia in tutta la sua lunghezza; cioè gli alberi non debbono mai piantarsi inclinati nè a destra nè a sinistra; ma ve ne sono di quelli che sono inclinati più o meno verso il davanti, o verso l'indietro del bastimento. L'esperienza generale e la pratica di tutte le nazioni marittime ha stabilito il numero degli alberi nelle più grosse navi a quattro: cioè l'albero di *mezzana*, che è più di tutti verso la poppa o l'indietro; l'albero di *maestra*, che è verso il mezzo della nave; l'albero di *trinchetto*, che è a una mediocre distanza dal davanti; e finalmente l'albero di *bompresso*, il quale è stabilito immediatamente sulla prora, e si eleva obbliquamente, sporgendo sul davanti della nave, e facendo coll'orizzontale un angolo di trentasei gradi al più. Ancorchè questi siano realmente quattro alberi, non per tanto prevale l'uso di chiamare le navi così ammattate, navi a tre alberi, non tenendo conto dell'albero di *bompresso*, a cagione della sua posizione obbliqua, e perchè l'uso che esso presta non è che secondario.

Veggonsi de' bastimenti ne' quali ciaschedunо dei tre alberi principali che s'inalzano verticali alla chiglia, sono di un solo pezzo o d'un solo fusto dal basso all'alto, e questi chiamansi *alberi a puble*. Ma nella maggior parte delle navi ed anche ne' bastimenti mercantili di dimensioni mediocri, si fanno di tre pezzi, cioè, sono alberi separati, e aggiustati gli uni sopra gli altri. Il più basso e più grosso di questi tre pezzi che è legato immediatamente al corpo del bastimento, si nomina l'albero *maggiore*: quello che s'innalza sopra di esso, chiamasi albero di *gabbia*; ed il terzo, il più elevato, si chiama albero di *pappafico*.

*L'albero maggiore* (LE MAT MAJEUR. *LOWER MAST OR STANDING MAST*) si pianta nel corpo della nave coll'ajuto di un meccanismo e di un'operazione descritta all'articolo di *macchina o mancina per inalberare*. Il piede di detto albero si adatta al fondo della nave, mediante una costruzione di legname, nel mezzo del paramezzale, che si nomina *scassa* dell'albero. Alla decima parte all'incirca della lunghezza totale dell'albero maggiore verso la cima si stabiliscono (Fig. 214, 215) le galielle o maschette D, F destinate a formare un sostegno allo barre maestro o costiere della coffa: le barre traverse o crocette sono messe ed incastrate in croce con le prime; e questa costruzione serve a sostenere le coffe. La porzione d'albero che è superiore alle coffe, chiamasi *colombiere dell'albero* (TON DU MAT. *MAST HEAD*). Tra il colombiere e la barra traversa davanti, rimane un vôto o buco quadrato, terminato a destra ed a sinistra dalle due barre maestre. La testata dell'albero termina in un ceppo quadrato, al quale si adatta la testa di moro, forata perciò con un buco quadro. A La testa di moro (Fig. 126) ha sul davanti un buco rotondo, B proporzionato al diametro dell'albero di gabbia, e che corrisponde perpendicolarmente al di sopra del vôto quadrato di cui si fece menzione. Quando si vuol ghindare, cioè inalzare l'albero di gabbia per metterlo a suo luogo, si passa la sua cima nel vôto o spazio quadrato, che è tra il colombiere dell'albero e la barra traversa, e nel buco rotondo della testa di moro. Si ghinda per mezzo di un cavo, che chiamasi *ghindaressa*, la quale ha la sua dormiente, o parte ferma, sotto la testa di moro dell'albero maggiore, passa per una o due taglie, poste nel piede o *rabazza* dell'albero di gabbia, e dopo di essere passata in uno o due bozzelli sotto la testa di moro, a lato della dormiente, si manovra

col tirante della ghindaressa (Ven. *caobon*) stando abbasso. Il piede dell'albero di gabbia essendo quadrato, quando l'alberu è ghindato all'altezza convenienta, è ricevuto nello spazio quadrato che è dinanzi all'albero, formato dalle barra traverse di gabbia; e per sostentarlo si passa attraverso della rabazza una chiavarda quadrata di legno o di ferro, chiamata *cassa cavallo* (CLEF DE MAT DE HUNE. *FID OF FID MAST*), la quale portando la sua maggiore lunghezza sopra le barre, impedisce all'albero di gabbia di discendere per il suo peso, e lo tiene fermo al suo posto. Il terzo albero o *albero di pappafico* (MAT DE PERROQUET. *TOP GALLANT MAST*) si ghinda sopra l'albero di gabbia, e si assoda al suo luogo, allo stesso modo a un dipresso come quello di gabbia sopra l'albero maggiore. Oltre questi tre pezzi separati, dei quali sono composti nella loro altezza gli alberi maggiori delle grosse navi e delle fregate, essi sono d'ordinario composti di più pezzi messi insieme in modo di formare un cilindro solido. Il modo di unire insieme più alberi per farne uno solo maggiore, è un lavoro curioso, e troppo complicato per esporlo in questo luogo, e si dee apprendere o dalle officine nelle quali si eseguisce, o dai trattati dell'alberatura. Quest'unione è varia secondo le dimensioni degli alberi e secondo i legnami che vi si possono impiegare. Se ne fanno di cinque sino a ventun pezzo. Diconsi alberi imbottati o composti.

*La miccia* (LA MECHE. *MAIN PIECE OF A MADE-MAST*) o pezzo di mezzo debb'essere di un diametro abbastanza forte in alto, per formare da sè solo il colombiere o la parte superiore dell'albero. Si addossano d'ordinario due costoni o fettoni a questa miccia a cui sono congiunti a dente: servono a formare il piede dell'albero, e vanno a terminare all'altezza del colombiere. Due altri costoni sono adattati nella stessa maniera a questi tre primi pezzi, e formano il suo piede e l'intero diametro sopra le facce opposte della miccia; esse vanno a terminare come le prime al colombiere. Questi quattro costoni che abbracciano e circondano la miccia, lasciano tra di loro quattro vôti. Si riempiono questi vôti con altri pezzi lunghi e tenui, i quali terminano e perfezionano la rotondità dell'albero, che diconsi *listoni*. Tutto questo composto è legato con de' cerchj di ferro (F, F, fig. 273) cacciati a forza e a distanze eguali gli uni dagli altri, e con de' giri di cavi (E, E,) tra ogni due cerchj. Questi giri di cavi chiamansi *trinche* o *zinature* (ROUSTURES. *WOOLDINGS*) che sono fermate sull'albero con dei piccoli chiodi, e serrate in alto e abbasso con de' cerchj di legno (d,d). Si mette anche un cerchio di legno al di sopra d'ogni cerchio di ferro, e un altro al di sotto, come si vede nella figura citata.

Nella fig. 195 sono delineati tutti gli alberi di una nave indicati con le lettere seguenti,

r r *Albero di maestra*. GRAND MAT. *MAIN MAST*.

s *Albero di trinchetto*. MAT DE MISAINE. *FORE MAST*.

t *Albero di mezzana*. MAT D'ARTIMON. *MIZEN MAST*.

u *Albero di gabbia di maestra*. GRAND MAT DE HUNE. *MAIN TOP MAST*.

w *Albero di parrucchetto* o *di gabbia di trinchetta*. PETIT MAT DE HUNE. *FORE TOP MAST*.

x *Albero di pappafico di maestra*. MAT DE GRAND PERROQUET. *MAIN TOP GALLANT MAST*.

y *Albero di pappafice di trinchetto*. MAT DE PETIT PERROQUET. *FORE TOP GALLANT MAST*.

z *Albero di contra mezzana*. MAT DE PERROQUET DE FOUGUE *ou* MAT DE FOUGUE. *MIZEN TOP MAST*.

& *Albero di belvedere*. MAT DE PERRUCHE. *MIZEN TOP GALLANT MAST*.

2 *Albero di bompresso*. MAT DE BEAUPRÈ. *BOW-SPRIT OF BOW SPRIT MAST*.

3 3 *Bastone di foga*. BATON DE FOUGUE. *JIB*.

Chiamasi *Albero di un fusto* (MAT D'UN BRIN. *A MAST OF ONE PIECE*) quello che è fatto d'un legno solo, come è quello di mezzana e tutti gli alberi superiori nelle navi maggiori; e quali sono anche gli alberi maggiori ne' più piccoli bastimenti. Si dice che un albero è di cinque pezzi, di sette e di nove ecc. per esprimere il numero dei pezzi o costoni che entrano nella composizione di un albero maggiore imbottato.

*Albero lapazzato*. MAT JUMELLÉ. *MADE-MAST*.

*Albero (costoni di)*. JUMELLES DE MAT. *FISHES OF THE MASTS*.

Chiamansi ancora *alberi* o *arbori greggi* (MATS BRUTS. *ROUGH MASTS*) gli alberi di abete del Nord, o altri che servono a fare gli alberi delle navi, nello stato in cui arrivano ai porti, prima di essere lavorati, ritondati e tagliati a misura. Si distinguono col numero di palmi del loro diametro verso l'estremità più grossa.

*Albero di gabbia di rispetto o di riserva.* MAT DE HUNE DE RECHANGE. *Spare mast.*

*Albero di fortuna.* MAT DE FORTUNE. *Jury-mast.* Albero rimesso provvisionalmente.

*Ad alberi e a corde, a secco di vele.* A MATS ET A CORDES, OU A SEC. *Under bare poles.* Circostanza di una nave, la quale sia obbligata di andare col vento in poppa, ma così violento, che non le permette di spiegare alcuna vela; e non pertanto, in questo caso, col solo impulso del vento sopra gli alberi e cordami, la nave fa un cammino considerabile.

*Albero composto. Albero imbottato.* MAT COMPOSÉ. *A made-mast.*

ALBURNO, s. m. AUBOUR, AUBIER. *The sap of timber.* Quella parte del legno che è immediatamente sotto la scorza, ed è più tenera e porosa della parte interiore più vicina al midollo.

ALE, s. f. p. o *Ali. Ale d'una galea, feluca, ecc.* AILES D'UNE GALÈRE, FÉLOUQUE, etc. *Two planks set vertically to deck the stern of gallies, feluccas and other such vessels, which are called pink-sterned* or *lute-sterned.* Sono nelle galee, sciabecchi, ecc. due pezzi di legno o tavole poste di taglio, che terminano la poppa di questa sorta di bastimenti, e che fanno uno sporto considerabile fuori della stessa. A questi pezzi si dà un contorno aggradevole, e si decorano con intagli ed ornamenti di scultura e pittura (Fig. 35. AA).

ALE, s. f. pl. o *ali.* AILES. *Wings.*

*Ale della femmina del timone.* V. *Bandelle.*

*Ale di deriva.* SEMELLES DE DÉRIVE. *Lee boards.* Sono tavolati di figura ovale, più larga ad un'estremità, e meno all'altra, de' quali si servono alcuni bastimenti olandesi quando vanno alla bolina. Si ha un'ala per ciascuna banda del bastimento, mobile intorno ad una caviglia fermata nel bordo che passa per la parte più stretta della figura ovale. Si cala in acqua l'ala di sottovento contro la deriva, onde la nave regga di più alla vela. La larghezza di queste ale è la metà della loro lunghezza, e la loro grossezza in alto è doppia di quella delle tavole del fasciame (Fig. 77, 115, 238).

L'ala di deriva corrisponde alla tavola che si mette sotto vento nelle piccole barche, per avere la voga più libera, e senza che la barca sbandi e darivi di troppo. Ven. *Zanca.*

*Ale di sentina o del pozzo delle trombe.* AILES DE L'ARCHIPOMPE. *Wings of the hold.* Sono gli spazj tra il pozzo delle trombe e la murata del bastimento.

*Ala di un' armata navale.* AILES D'UNE ARMÉE NAVALE. *The wings of a fleet.* Quelle navi che sono disposte dall'una e dall'altra parte del centro dell'armata, formano le ale della stessa.

ALEGA. Ven. V. *Alga.*

ALETTA, s. f. ESTAIN, CORNIÈRE. *The lower fashion-piece of the stern.* Si prende sovente ESTAIN per CORNIÈRE. E l'ultima costa della nave che forma il contorno della poppa dai due terzi dell'altezza della ruota di poppa sino al coronamento. Propriamente l'ESTAIN è la parte inferiore di questa costa dal suo piede verso la ruota sino al dragante. Quindi la CORNIÈRE è composta di due ESTAINS (F F fig. 42), di due CONTRE-CORNIÈRES, *contro alette* (H H) e di due *scarmi di alette,* ALONGES DE CORNIÈRE, H L, a destra e a sinistra. V. *Arcaccia.*

Nell'antica costruzione le alette s'impostavano semplicemente sulla ruota di poppa; ora si procura alla parte posteriore della poppa, e alla sua ossatura una migliore connessione, allontanando di alquanti piedi verso il davanti la parte inferiore di questa costa, ciò che dà una certa obbliquità all'aletta, e la allontana dalla perpendicolare alla chiglia. La quantità di questo allontanamento dicesi il *travivamento dell'aletta,* LE DÉVOYEMENT DE L'ESTAIN, *flaring of the fashion piece.*

*Aletta traviata.* ESTAIN DÉVOYÉ. *A flaring fashion piece.*

ALGA, s. f. Ven. *Alega.* GOUESMON, GOESMON, GOEMON ou VARECH. *Sea weeds.* Nome di una specie d'erba che alligna al fondo e alle rive del mare, e che se ne distacca ascendendo a galleggiando in grande quantità sulla superficie del mare. Si nomina anche VARECH e SAR.

Serve quest' erba a concimare le terre ne' paesi vicini al mare, e si tiene ammonticchiata per quest'oggetto per qualche tempo, onde lasciarla marcire. La stessa si fa entrare utilmente nella formazione delle dighe in Olanda.

ALIBARE. V. *Alleggerire.*

ALIBO. V. *Aleggia.*

ALIDADA, s. f. *Traguardo.* ALIDADE. *Sight-vane.* Regoletto mobile, imperniato in qualche punto d'uno strumento, che serve a pigliar la misura degli angoli, ad osservare direzioni e le posizioni di oggetti.

ALISEO, add. *Venti alisei.* VENTS ALISÉS. *Trade winds.* Sono venti regolari che regnano in

certi mari nell' estensione della zona torrida, spirano quasi costantemente tutto l' anno dalla parte di levante. Nella parte meridionale della linea chiamansi *venti generali*. Altri li denominano *venti del commercio* ( VENTS DE COMMERCE. *TRADE WINDS* ). Distinguonsi dai *Monsoni* ( MOUSSONS. *MONSOONS* ), i quali spirano per sei mesi da una parte, e per altri sei dall' opposta. V. *Monsoni*.

ALLACCIARE, v. a. *Amarrare*. AMARRER. *To BELAY A ROPE*. Attaccare o legare qualche cosa con una corda. Si allacciano insieme due corde, si allaccia una manovra ad un tacchetto. Si allaccia la gomona alla cicala dell' ancora. Si allaccia la gomona alla bitta. Si dice *dar volta* ad una corda quando si allaccia a qualche oggetto stabile.

ALLARGA. ALARGUE, AU LARGE, POUSSE AU LARGE. *SHEER OFF*. Comando del padrone della lancia ai rematori, affinchè si discostino dalla terra o da un bastimento. Così grida anche la sentinella che ha l'ordine di non lasciar accostare al vascello alcuna barca.

ALLARGARE, v. n. LARGUER. *To RELAX*. *To LOOSEN*. Significa lo scostamento di due pezzi di legno congiunti, i quali essendosi incurvati lasciano tra di loro un intervallo. Onde si dice *un majere del fasciame si è allargato* ( UN BORDAGE A LARGUÉ. *A BUTT HAS SPRUNG* ). *Una nave allargò da per tutto*. ( UN VAISSEAU A LARGUÉ PARTOUT. *AN OLD SHIP THAT STRAINS VIOLENTLY AT SEA SO AS TO OPEN IN SEVERAL PLACES, TO BE SPLIT* ). Dicesi per esprimere che si apre da per tutto o per vetustà, o per altre cagioni, che i suoi commenti, gl' incastri e le calettature si disgiungono.

ALLARGARSI, v. n. p. S'ALARGUER. *To SHEER OFF*. Allontanarsi da una costa, da una spiaggia, da una nave, parlando di una lancia, d' una scialuppa.

ALLEGGERIRE. V. *Alibare*. *Alleggiare*.

ALLEGGERITORI. V. *Alleggio*.

ALLEGGIARE, v. a. *Alleggerire*, *alleggiare una nave*. Ven. *Alibare*. ALLÉGER UN VAISSEAU. *To LIGHTEN A SHIP*. Levargli una parte del carico.

*Alleggiare la gomona*. Ven. *Lascare la gomona*. ALLÉGER LE CABLE. *To EASE THE CABLE*. È fileggiare, cioè lasciare scorrere parte della gomena per allentarla, allorchè è troppo tesa.

*Alleggiare una gomona*. ALLÉGER UN CABLE, SOULAGER, METTRE DES PLOTTES. *To BUOY UP A CABLE*. Ciò si fa attaccando alla gomona dei barili vôti o pezzi di legno leggiero, affinchè galleggi nell'acqua e non tocchi il fondo dove potrebbe essere smangiata dalle rocce.

*Alleggiare una scotta o una corda*. Ven. *Lascare una scotta*. ALLÉGER UNE ÉCOUTE OU UNE CORDE. *To EASE UP ANY SHEET OR ROPE*. Allentarla se è troppo tesa, facilitare il suo movimento se in qualche punto è arrestata.

ALLEGGIO, s. m. *Alleggeritore*. *Peatta*. *Alibo*. ALLÉGE. *A LIGHTER, A PRAM OR CRAFT*. Bastimento di mediocre grandezza a fondo piatto che pesca poco, e serve per lo scarico e pel carico dei bastimenti, per portare ad essi la zavorra, e per fare delle brevi traversate di mare. Questa voce d' *alleggio* è generica, nè indica alcuna specie particolare di bastimento. Vi sono degli alleggi senza alberi e senza vele, altri che vanno a vela, e in ciascun porto marittimo ve ne sono di forma diversa.

ALLENTARE. V. *Lascare*.

ALLESTIRE, v. a. *Guernire*. *Attrazzare*. Ven. *Armare un vascello*. GRÉER UN VAISSEAU. *To RIG A SHIP OR THE WORK OF RIGGING A SHIP*. Preparare un vascello per la navigazione. Guernirlo di tutte le sue manovre dormienti e correnti, delle vele, de' suoi rispetti e d' ogni utensile necessario. Si dice anche *allestire*, *guernire una lancia*, *una scialuppa* ( GRÉER UN CANOT, UNE CHALOUPE. *To RIG A BOAT, A LONG-BOAT* ).

ALLUNGARE ( v. a. ) *la gomona in coperta*. ALONGER LE CABLE. *To GET THE CABLE READY UPON THE DECK FOR ANCHORING*. Significa distendere la gomona sul ponte per fileggiarla più comodamente, quando si vuol dar fondo, e per abbittarla.

*Allungare dei cavi*. ALONGER DES PIÈCES DE CORDAGE. È lo stendere fortemente dei cavi, anche per mezzo dell' argano, onde non si allunghino di più, quando sono in servizio. Senza questa preparazione le corde poste ai loro luoghi mal corrispondono, e trovansi lasche dove dovrebbono essere tese.

*Allungare un' ancora*. ALONGER UNE ANCRE. *To CARRY OUT A SMALL ANCHOR*. È portare una ancora con un gherlino al largo del bastimento per alarvi sopra, e per fare tonneggio o gegomo mettendo il gherlino all' argano.

*Allungare un gherlino*. ALONGER UN GRELIN. *To CARRY A WARP OUT OF THE SHIP*. Portare un gherlino fuori del bastimento per rimurchiarlo a forza di remi con una scialuppa, o pure per gegomarsi, fermando il gherlino a qualche corpo morto o punto stabile.

ALLUNGAMENTO (*s. m.*) *della scala*. ALONGEMENT DE L'ÉCHELLE. *A second ladder shed or the like, which is put under the first in order to make it longer.* Aggiunta di una scala ad un' altra per farne una più lunga.

ALLUNGATORE. Ven. *Slongatore*. V. *Scarmo*.

ALMADIA, s. f. ALMADIE. *Almady, a small canoe of the coast of Africa.* Specie di piccola barca dei Negri allo coste d'Affrica, d' ordinario fatta di corteccia d'alberi, lunga circa venti piedi.

ALMANACCO (s. m.) *nautico*. ALMANACH NAUTIQUE. *Nautical almanac.* È una compendiosa raccolta di cognizioni utili alla navigazione. Tali sono la tavole delle fasi lunari in tutti i mesi dell'anno, quelle delle longitudini e latitudini di molti paesi, e dello stabilimento di varj porti: lo tavola delle declinazioni e ascensioni rette del sole: quelle della variazione dell'ago magnetico osservate in varj punti del globo: quelle del nascere e tramontare delle stelle, ecc.

ALMICANTARAT, s. m. ALMICANTARAT. *Almicantarat.* Nomi dei circoli minori della sfera celeste paralleli all'orizzonte. Diconsi anche cerchj d' altezza.

ALONA, s. f. *Tela da vele*. TOILE D'OLONNE. Tela di canapa forte o grossa di cui si fanno le vele in Francia. Questo nome si dà alla tela che si fabbrica nel villaggio di Olonne nel paese d' Aunis.

ALONE. V. *Ara*.

AL PIU PRESSO. AU PLUS PRÈS. *Close hauled.*

*Bastimento stretto al vento*. VAISSEAU AU PLUS PRÈS DU VENT. *Close to the wind.*

*Vele al più presso del vento*. VOILES AU PLUS PRÈS DU VENT. *Sails close hauled.* Diconsi le vele orientate a modo che il loro piano faccia con la chiglia un angolo tanto piccolo quanto può permetterlo l' attrassatura degli alberi, e l'angolo d'incidenza del vento nella stesso sia di 11° a 12°. Se quest' angolo è un poco più grande, la vele diconsi orientate *presso al vento* ( PRÈS DU VENT ), e diconsi portare *presso e pieno* ( PRÈS ET PLEIN. *Full and by* ) quando il detto angolo è abbastanza aperto, sicchè la vele siano egualmente o fortemente colpite in tutti i punti della loro superficia dal vento, mantenendo sempre la loro posiziona obbliqua alla chiglia. Quando le vele si mantengono in queste posizioni, si dica che il bastimento *si tiene o si mette al più presso*. Ven. *All'orza raso* ( QU'IL FAIT OU SE TIENT OU MET AU PLUS PRÈS. *Is close hauled or sharp trimmed* ).

*Governa al più presso. Orza quanto leva. Stringi il vento*. GOUVERNE AU PLUS PRÈS. *Keep her close as she will lye. Keep her to.* Comando al timoniere di accostarsi per quanto può all' origine del vento.

AL ROMBO. A LA ROUTE. *Steer the course.* Comando al timoniere perchè tenga il bastimento nella rotta cominciata.

ALTEZZA, s. f. HAUTEUR. *Altitude.*

*Prendere, osservare l' altezza del sole*. PRENDRE HAUTEUR EN MER. *To observe the sun's altitude.* È misurare l'altezza meridiana del sole, o un' altezza qualunque dello stesso sopra l' orizzonte, cioè l'arco di un circolo verticale interposto tra l'orizzonte a l'astro stesso.

*Prendere altezza* ( PRENDRE HAUTEUR ) sovente s' intende fare delle osservazioni astronomiche, le quali facciano conoscere l'altezza del polo sopra l' orizzonte attuale del bastimento, cioè la sua latitudine, o perchè tali osservazioni conducano a tale notizia, o perchè per conseguirla bisogna misurare l'altezza degli astri sopra l'orizzonte.

*Altezza del polo. Elevazione del polo.* Quanti gradi si percorrono dall' equatore al polo, altrettanti sono i gradi pe' quali si alza il polo: e questi sono i gradi di latitudine, i quali sul mare diconsi *di altura*. Quindi si dice che il bastimento è *a tale altura* o che il bastimento è *all' altura di un' isola, di un porto, ecc.* ( A LA HAUTEUR D'UNE ILE, D'UN PORT, ecc. *To be off an island, a harbour, etc.* ) quando è al grado di latitudine, cioè alla latitudine de' luoghi mentovati.

ALTEZZA. HAUTEUR. *Height.* È la dimensione verticale di qualche oggetto.

*Altezza della ruota di poppa*. HAUTEUR DE L'ÉTAMBOT. *The height of the stern-post.* L'altezza alla quale essa è elevata, prescindendo dalla sua inclinazione.

*Altezza della ruota di prua*. HAUTEUR DE L'ÉTRAVE. *The height of the stem-post.* La sua altezza in costruzione, e prescindendo dal suo slancio.

*Altezza tra i ponti*. HAUTEUR DE L'ENTREPONT. *Height between the decks.*

*Altezza del taglio dei fondi*. HAUTEUR DES FAÇONS. *The rising of the ship's floor abaft and afore.* L'altezza dalla chiglia al luogo dove le coste a poppa e a prua cominciano a ristringersi e a formare il fondo del vascello meno voluminoso di quello ch'egli sia verso il mezzo della sua lunghezza.

*Altezza della soglie dei portelli*. HAUTEUR DES SEUILLETS. *Depth of the gun's ports*

La distanza verticale delle soglie dei portelli dal piano del ponte.

*Altezza della batteria del corridore sul mare.* È la distanza verticale delle soglie dei portelli della batteria più bassa dalla superficie del mare, la quale nei vascelli da guerra non debb' essere minore di cinque a sei piedi per non restare annegata od affogata quando sbanda il bastimento.

ALTO, add. HAUT. *High.*

*L' alto di un vascello.* LES HAUTS D'UN VAISSEAU. *Upper works of a ship.* S' intende con questa voce d'indicare le parti più elevate del vascello, come il castello di prua, il cassero e il casserotto, o in generale tutte la parte del bastimento che sta sopra l'acqua.

*Alto bordo. Vascello di alto bordo.* VAISSEAU DE HAUT BORD. *A man of war* or *ship of the line.* Vascello di guerra il cui bordo superiore o capo di banda è molto elevato sopra la superficie del mare, ed il cui fianco è guernito di più batterie.

*Capitano di alto bordo.* CAPITAINE DE HAUT BORD. *A captain of a man of war.* Il capitano che comanda un vascello da guerra.

*Bastimento alberato alto.* VAISSEAU HAUT MATÉ. *Over masted ship.* Si dice quando gli alberi sono alti oltre le misure che si sogliono tenere in quella specie di bastimenti.

*Bastimento accastellato alto.* VAISSEAU HAUT ACCASTILLÉ. *Round sheered ship, deep waisted.* Quando i castelli sono molto alti sopre l' acqua.

*Alto fondo.* HAUT FOND. *Shoal.* Si dice del fondo del mare dove sono dei tratti simili a montagne, elevati molto più del terreno che li circonda. V. *Basso fondo.*

*Alto mare.* HAUTE MER. LE LARGE. *The offing.* Ogni paraggio di mare, dove si è fuori della vista delle terre.

*Mare alto.* HAUTE MER. *High sea.* È l' altezza maggiore che acquista il mare pel flusso.

*Vele alte.* VOILES HAUTES. *Top-sails.* Diconsi quelle di gabbia o di pappafico.

*Manovre alte.* MANŒUVRES HAUTES. *Upper rigging.* Sono quelle che si fanno agire dalle gabbie, i tiranti delle quali non discendono sino al ponte.

*Manovra alta.* MANŒUVRE HAUTE. *The work performed aloft.* Il servizio de' marinaj nelle parti più elevate dell' attrassatura, nel quale s' impiegano i marinaj migliori e più arditi. A differenza della *manovra bassa* (MANŒUVRE BASSE. *Low rigging*), che si fa dal ponte o dai castelli, nella quale si fanno servire i marini novelli, i soldati e i meno esercitati sul mare.

*Essere in alto.* ETRE EN HAUT. *Aloft.* Essere nella parte superiore degli alberi.

*L' ancora è in alto.* L'ANCRE EST EN HAUT. *The anchor is a-trip.* Si dice quando l' ancora è sollevata dal fondo sino alla prua.

*Tutti in alto, tutti a riva.* TOUT LE MONDE EN HAUT. *All hands high.* Comando onde ascenda sopra il ponte tutto l' equipaggio che si trova nell' interno del bastimento, come è necessario in alcune circostanze.

*Alto. Far alto.* HALTE. FAIRE HALTE. *To halt.* Fermarsi, sospendere un' azione, un moto.

ALTURA, s. f. V. *Altezza.*

ALTURIERE, add. *Piloto alturiere o piloto d' altura.* PILOTE HAUTURIER. *A sea pilot.* Il piloto che dirige il viaggio del bastimento coll' osservazione degli astri, lungi dalle coste e dalla vista delle terre, a differenza del piloto costiere e del piloto locatiero o di porto.

*Navigazione alturiera o d' altura.* NAVIGATION HAUTURIÈRE. NAVIGATION PROPRE. *The art of sailing by the laws of trigonometry.* È quella che si fa e si rettifica con le osservazioni astronomiche, o col mezzo dei computi trigonometrici, lontana dalle terre e a traverso dei più vasti mari: a differenza della *navigazione costiera* (NAVIGATION IMPROPRE. *Coasting* or *sailing along shore*), che è quelle che si fa a vista delle spiaggia o lungo la stessa.

ALUNAMENTO, s. m. *Tontura del ponte e dell' incinta.* Ven. *Sentinodo o centinoto.* TONTURE, RELÈVEMENT DU PONT ET DES PRÉCEINTES. *The sheer of a ship's deck* or *the rising of the deck afore and abaft.* È la curvatura che si dà al ponte delle navi per cui esso ascende dal mezzo della sua lunghezza verso poppa e verso prua. Questa curvatura combinata con quella che ha nel verso della larghezza o sia col gozzone, serve al pronto scolo ed esito delle acque cadenti sopra d' esso per gli ombrinali. Si fa maggiore l' alunamento a poppa di quello che a prua per mantenere uniforme l' andamento delle incinte sopr' acqua, atteso che la nave pesca di più a poppa.

ALZAJA. V. *Alaggio.*

ALZANA. V. *Ansiera.*

ALZANELLA *da gegomo.* V. *Gegomo.*

ALZARE, v. a. *Issare.* HISSER. *To hoist.* Sollevare un oggetto. V. *Issare.*

*Alzare, issare la bandiera.* Hisser le pavillon. *To hoist or display the flag or colours.*

AMACA, s. f. *Branda.* Hamac. Branle. *A hammock.* È un pezzo di tela forte, sospeso orizzontalmente, con cordicelle attaccate a varj punti de' suoi margini, che forma una specie di letto per ciascun marinajo. L'etimologia di questo vocabolo sembra derivare da Hanc-mat, che nelle lingue del Norte significa propriamente *stuoja sospesa.*

*Amaca all' inglese.* Hamac a l'angloise. *Cott.* È una sorta di letto che serve agli uffiziali del vascello ( Fig. 218 ). Consiste in una tela *a*, di quattro lati *gg*, *gg*, *kk*, *kk*, i quali rilevansi ad angoli retti, e si allacciano tra loro in modo di formare una cassa lunga circa sei piedi, larga due e mezzo. Sul fondo di questa si dispone un telajo di legno *b*, di simili dimensioni, guernito di cinghie a traverso, il quale tiene disteso il fondo stesso, e sopra le cinghie di questo telajo si mette un materasso o due. Il margine superiore in ciascuno dei due lati minori è ripiegato in modo che resta una guaina, per ciascuna delle quali si fa passare un bastone di legno *d d*, grosso circa un pollice. A questi bastoni si allacciano a distanze eguali le cordicelle *c c*, le quali si uniscono all'estremità loro superiore e formano una gassa, per cui mediante un gancio di ferro *f* sta sospesa l'amaca. Questa specie di letto è molto più comoda delle amache comuni, e anche delle cocchiette, perciocchè conservandosi mediante la sospensione da un punto, la loro posizione orizzontale in tutti i movimenti del bastimento, questi riescono meno duri agli uomini che vi giacciono sopra.

AMANTE, s. m. *Manto.* Maete. Itague. Etacle. *A tye or runner.* La voce di *amante* è presa dalle galere, e significa la fune per mezzo della quale i pennoni delle vele sono sospesi, e si abbassano o s'issano. Il pennone di maestra nei vascelli è sostenuto da due amanti, uno per ogni parte dell'albero. S'incappella sopra la testa di moro una grossa corda la quale discende per un buco e per una scanalatura fatta espressamente nella testa di moro, sino poco sotto la gabbia all'altezza delle gattelle dell'albero. All'estremità inferiore di questa corda è stroppata una taglia a tre raggi. Una altra taglia simile è incocciata sul pennone. Un'altra fune che si chiama *drizza* ( Ven. *Strizza* ) è fermata con una estremità allo stroppo della taglia dell'amante, e si ordisce nelle due taglie nominate, sicchè la sua parte corrente o il tirante discende lungo l'albero sino al ponte superiore, dove passa per un bozzello di ritorno o per uno dei raggi del ceppo delle drizze, se vi è, e si manovra coll'argano ( Fig. 214 *hh* ). Il pennone di trinchetto è attrezzato nello stesso modo. L'amante delle due basse vele si chiama anche *serpenta* ( Serpente. *A cut* ), voce con la quale s'indica una fune fermata in alto, e che porta una taglia all'estremità inferiore, mediante la quale si sostengono, s'inalzano e s'abbassano grossi volumi e pesi. Il nome d'Itague e *Tye* si applica da alcuni più particolarmente agli amanti dei pennoni delle gabbie, i quali si attrazzano per mezzo delle loro drizze. V. *Drizza.* Si dispongono ai pennoni delle vele basse degli amanti di riserva detti *falsi amanti* ( Fausses itagues. *False tyes* ) per sostituirli ai primi che si rompessero, e nelle azioni e battaglie gli amanti si fanno con catene di ferro, affinchè non siano facilmente spezzati dai colpi nemici.

*Amante* o *manto della ghindaressa* ( Fig. 215, *gg* ).

AMANTICELLO, s. m. Itague des palanquins de ris. *Tye for the reef-tackle.* Piccolo amante che serve per attrazzare il paranchino dei terzaruoli.

AMANTIGLI. V. *Mantiglie.*

AMARRA, s. f. Amarre. *A hawser or rope which makes the ship fast to any fixed object, without the help of the anchor*; *also a seizing.* Una fune per cui il bastimento è fermato senz' ancora a qualche punto stabile in terra.

*Portare un' amarra a terra.* Ven. *Un provese.* Porter une amarre a terre. Portarvi un cavo per tenere il bastimento fermo a quel luogo.

*Bastimento amarrato per prua* ( Vaisseau amarré de bout. *A ship head-fast* ) o per poppa ( Amarré de poupe. *Stern-fast* ).

AMARRARE ( v. a. ) *un cavo. Dar volta a un cavo intorno a qualche oggetto fermo e stabile.* Amarrer un cordage, une manœuvre. *To fasten or to belay a rope.* In questo senso è il comando seguente.

*Amarra.* Amarre. *Belay.*

*Amarrare un bastimento. Ormeggiare un bastimento.* Ven. *Armizzare un bastimento.* Amarrer un vaisseau. *To make a ship fast.* Ritenerlo con uno o più cavi fermati a punti stabili in terra o ad ancore in mare.

*Bastimento amarrato in quattro.* (AMARRÉ EN QUATRE) significa ch' egli è fermato con quattro gomone o gherlini, disposte in croce di S. Andrea, due davanti e due di dietro del bastimento, a che queste corde siano tenute da ancore o da stabili in terra. Questa è una precauzione che si prende quando si vuole che il bastimento non muti di luogo, o *si aggiri* (ÉVITE), sia per il vento, sia per la marea.

*Amarrare col burello.* AMARRER UN CORDAGE PAR LE MOYEN D'UN BUBIN. *To put any rope in the beckets or fasten it by means of a wooden roller.* V. *Burello.*

AMMAINARE, v. a. *Calare.* Ven. *Mainare.* AMENER. *To lower or strike any thing.* Abbassare o far discendere un oggetto, parlando di manovra. Si ammainano i pennoni ed anche gli alberi di pappafico e di gabbia, essendo all'ancora, e qualche volta in mare, in una burrasca, per dare meno presa al vento.

*Ammainare, calare la bandiera.* AMENER LE PAVILLON. *To strike the colours* or *to strike.* Quando si ammaina o si cala la bandiera in un combattimento, è segno che si vuol arrendersi al nemico. Sarebbe infrangere il dritto delle genti, il fare dopo ciò alcun atto di ostilità.

*Ammainare una vela.* AMENER UNE VOILE. *To lower a sail.*

*Ammainare la gabbia sopra il colombiere.* AMENER LES HUNIERS SUR LE TON. *To strike the top sails upon the cap.*

*Ammainare in fosso.* AMENER EN PAQUET. V. *Albero.*

AMMANTIGLIARE (v. a.) *i pennoni, trincare i pennoni.* APIQUER UNE VERGUE. *To top a sail yard* or *to peck up a yard.* È sospendere per mezzo delle mantiglie i pennoni, e bilanciarli. Quindi premendo o pesando sopra una mantiglia mentre si fila l'altra, si solleva una delle estremità del pennone, e si abbassa l'altra. Questa pratica serve quando si passa per un fiume o per un canale stretto, e tra altri bastimenti. I pennoni così ammantigliati non prendono molta larghezza, e rischiano meno d' imbarazzarsi e incrociarsi con le corde degli altri. Si ammantigliano ancora in questo modo i pennoni, per mettere la nave in panteona.

AMMARINARE, v. a. *Marinare.* AMARINER. *To man a prize.* Abitare un uomo dell' equipaggio al servizio del bastimento sul mare. Significa ancora mettersi al possesso d'un bastimento preso sul nemico, mandandovi un uffiziale con alquanti uomini armati, e disarmando quelli del bastimento preso, che si fanno passare nel bastimento che fu vincitore.

AMMATTARE. V. *Alberare.*

AMMIRAGLIO, s. m. AMIRAL. *Admiral.* Titolo del capitano generale delle armata di mare.

AMMIRAGLIATO, s. m. *Ammiralita.* AMIRAUTÉ. *Admiralty.* La dignità e l'uffisio di ammiraglio, ed anche il luogo dove tiene il suo tribunale.

*Nave ammiraglio.* VAISSEAU AMIRAL. *The admiral ship.* La nave sulla quale è l'ammiraglio.

AMMORZARE, v. a. *Ammorzare l'aria di una nave.* MORTIR L'AIR D'UN VAISSEAU. *To stop a ship's way.* È fermare o rallentare la sua marcia, fargli perdere la sua velocità, prendendo in faccia, ciò che si fa per dar fondo o per iscandagliare.

AMPLITUDINE, s. f. AMPLITUDE. *Amplitude.* L'amplitudine del sole o di qualunque altro astro è l'arco dell'orizzonte compreso tra il vero Est o Ovest, ed il luogo apparente del levare o del tramontare dell'astro. L'amplitudine non ha luogo che nella sfera obliqua: essa è nulla nella sfera parallela; e nella sfera retta è uguale alla declinazione dell' astro. Ancorchè questo termine sia molto noto nell'astronomia, indipendentemente dalla marina, è però troppo essensiale al pilotaggio ed alla navigazione, per non farne qui menzione.

Si trova l'amplitudine con questa analogia: il seno di complemento della latitudine è al raggio o seno tutto, come il seno della declinazione al seno dell' amplitudine. Questa cognizione serve a scoprire in qualunque paraggio la declinazione dell' ago magnetico, il quale, come è noto, non si dirige quasi in verun luogo precisamente al Nord.

Determinata coll' analogia suddetta l' amplitudine reale del sole, per sapere la declinazione dell'ago, basta paragonar questa amplitudine con quella che si ha dalla bussola. Per far ciò serve la bussola o compasso di variazione. Per correggere l'effetto della rifrazione è necessario nel fare questa osservazione, sia al levare, sia al tramontare del sole, cogliere il momento nel quale il lembo inferiore dell' astro rade l'orizzonte, e numerare i gradi compresi tra l'Est o l'Ovest e il centro dell' astro. Per ottenere un' esattezza maggiore, si può calcolare la rifrazione, e dedurne ciò che appartiene all' elevazione dell' occhio sopra l'orizzonte,

ad oggetto di cogliere l'istante preciso in cui deesi osservare l'astro.

Trovate queste due amplitudini, non altro rimane, per avere la declinazione dell'ago magnetico, se non che di prenderne la differenza, se amendue sono al Nord o tutte due al Sud; o a farne la somma, se una è al Nord, l'altra al Sud.

Si conosce se la declinazione sia all'Est o all'Ovest, con le regole seguenti.

Quando si è fatta l'osservazione al levar del sole, se una delle amplitudini è al Nord e l'altra al Sud, la declinazione è all'Ovest, quando l'amplitudine della bussola sia al Nord: al contrario, la declinazione è all'Est, quando l'amplitudine reale trovasi al Nord.

Quando l'osservazione è fatta al tramontare del sole, bisogna prendere l'inversa della regola precedente indicata per l'osservazione fatta al levare.

Per rendere più semplici queste regole, bisogna guardare l'orizzonte dalla parte dell'osservazione, ed allora in tutti i casi possibili, quando l'amplitudine della bussole è alla sinistra dell'amplitudine reale, la declinazione è all'Ovest; e quando l'amplitudine è alla destra nella bussola, la declinazione è all'Est.

Quando si vogliono fare le osservazioni con una scrupolosa esattezza, si dee aver riguardo, come si è detto, alla rifrazione ed all'elevazione dell'occhio sopra l'orizzonte. V. *Rifrazione*.

Chiamasi *amplitudine ortiva* quella che si prende al levare del sole, ed *occidentale* quella che si prende al tramontare.

AMPOLLETTA, s. f. Ven. *Ore*. AMPOULETTE. *Watch-glass*. Oriuolo a polvere che serve a misurare il tempo. Ve ne sono di varie grandezze.

*Del quarto*. DU QUART. *Watch-glass*. Dura quattr'ore, e serve per il cambio della guardia, o quarto.

*Di due ore*. DE DEUX HEURES. *Half watch-glass*.

*Di mezz'ora*. DE DEMI HEURE. *Half-hour glass*. Queste ampolette servono per le osservazioni di giorno e di notte.

*Di mezzo minuto*. DE DEMI MINUTE. *Half minute glass*.

*Di un quarto di minuto*. D'UN QUART DE MINUTE. *Quarter minute glass*. Servono per numerare i nodi della trecciola, che scorrono quando si getta in mare la barchetta o loc, ad oggetto di misurare il viaggio del bastimento.

Si tengono questi oriuoli a lato delle bussole, e il timoniero debb'essere esatto, e stare attento all'istante nel quale la polvere è passata, per voltare l'ampolletta, e far sonare la campana che batte i quarti. Si battono tanti botti quante mezz'ore sono passate dal principio d'ogni quarto. Il timoniero ancora dee stare attento a segnare sull'istromento chiamato *Rosa* (RENARD. *Traverse board*) le arie di vento, secondo le quali governò ad ogni mezz'ora, onde si possa calcolare la rotta del bastimento.

Quando i timonieri, per il desiderio di andare a letto o pel bisogno di mangiare, si affrettano a voltar l'ampolletta prima che sia uscita tutta la polvere, si dice che *mangiano della sabbia*.

AMURE. V. *Mure*.

ANCA (s. f.) *della nave*. HANCHE DU VAISSEAU. *The quarter of a ship*. La parte esteriore del fianco della nave dall'argano al quadro di poppa.

*Cannoneggiare una nave nell'anca*. CANONER UN VAISSEAU DANS LA HANCHE. *To keep a fire* OR *to play upon the quarter of a ship*.

*Abbordare una nave per l'anca*. ABORDER UN VAISSEAU PAR LA HANCHE. *To board a ship upon the quarter*.

ANCHINI, s. m. pl. Sono nelle galee le funi poste tra le costiere che servono per tenere congiunta l'antenna all'albero col mezzo delle trozze.

ANCORA, s. f. ANCRE. *Anchor*. Grosso stromento di ferro a due uncini, cui si attacca la gomona, e che si lascia cadere in mare a fondo, al quale si afferra per ritenere la nave nel sito ove si vuol fermarla.

L'ancora (Fig. 36, 37, 38) è composta di un *fusto*, *fuso* o *asta* A (LA VERGE. *The shank*), *di due bracci* (LES BRAS. *The arms*) F, F, e di due *marre* o *patte* (LES PATTES. *The palms*) G, G, che terminano in due *punte* (LES BECS. *The bills*) I, I, fatte per penetrare nel suolo del fondo. I due lati H, H delle patte chiamansi le *orecchie* (LES OREILLES. *The flukes*). La parte E, dove i bracci s'uniscono all'asta, si chiama *il collo* o *la crociera* dell'ancora (LE COLLET ou LA CROISÉE. *The crown*). L'estremità superiore dell'esta B si chiama il quadro, perchè ha quattro facce. Questo quadro ha due *dadi* D, D (LES TENONS. *The nuts*) destinati ad assicurare l'ancora al suo *ceppo* (LE JAS. *The stock*) L, L. Il ceppo dell'ancora è formato dall'unione di due pezzi di legno della

stessa forma e della medesima grossezza, un poco curvi, congiunti ed accollati insieme all'estremità dell'asta dell'ancora che abbracciano, facendo con essa la figura di un T, e tenendo una posizione perpendicolare ai bracci o a un piano che suppongasi passare per l'asta e per le patte. Si fortificano e si tengono uniti insieme questi due pezzi di legno con varie fasciature di ferro.

Il quadro dell'asta dell'ancora esce alquanto fuori del ceppo: a questa estremità dell'asta è aperto un foro rotondo, *l'occhio* (L'ŒILLET. *THE EYE*) per cui passa la *cicala* o *anello* dell'ancora (L'ORGANEAU. *THE RING*) c, c, destinato ad annodarvi la gomona. Tutte le parti dell'ancora, eccettuata la cicala che è mobile nel suo occhio, sono così bene unite e saldate insieme che formano un sulo pezzo.

La manifattura delle ancore è di un meccanismo interessante, sia per la maniera di saldarle e di mettere insieme i differenti fasci di verghe di ferro onde sono composte le sue parti, sia per il modo di sospenderle, di riscaldarle, di portarle sull'ancudine e di battere sì grandi masse. Questo argomento è trattato estesamente nell'articolo *Fabbrica delle ancore* dell'enciclopedia, e nell'opera di Du Hamel nel libro delle arti.

La figura 38 rappresenta un ancora veduta nel verso della lunghezza dalle sue patte: il ceppo non vi si è delineato, perchè in questa situazione non si può vedere se non la sua sezione trasversale. La fig. 36 è la stessa ancora veduta nel verso della lunghezza dal suo ceppo: in questa posizione si vede una sola delle patte ed anche accorciata. La fig. 37 mostra le due patte in tutta la loro lunghezza, vedute per di sotto.

Si può giudicare da queste figure delle dimensioni e delle proporzioni di molte ancore di peso diverso, per mezzo della scala calcolata per delle ancore di 30, 40, 50, 60 e 70 quiotali. Si giudicò da preferirsi questa maniera di presentarle ad una tavola minuta delle misure di ciascuna parte di tutte le ancore possibili, la quale non condurrebbe a verona cognizione precisa, attesochè queste proporzioni non sono invariabili, ma differiscono appresso tutte le nazioni marittime. Egli è soltanto da osservare che si dee sempre dare al ceppo una lunghezza almeno eguale a quella di tutta l'asta, e una grossezza conveniente, affinchè questa parte abbia bastante leggerezza specifica rispetto al rimanente dell'ancora immersa nell'acqua, ond'essa sia sempre obbligata a disporsi sul fondo per la parte delle sue patte. Quest'effetto del ceppo non è difficile da intendersi. Mentre l'ancora discende, il ceppo si mantiene in una situazione orizzontale, e la parte più pesante dell'ancora, cioè la parte delle patte, cala al fondo. Ora, siccome le due patte gravitano egualmente, non è già una d'esse che tocchi la prima il fondo, ma bensì la crociera; ed essendo i bracci disposti perpendicolarmente al ceppo, il quale naturalmente dee conservare nell'acqua la posizione orizzontale, la tensione della gomona farà sempre che una delle due patte morda il fondo, essendo facile da comprendersi coll'ispezione della figura di un ancora, che il ceppo non può essere orizzontale e la gomona tesa, senza che una delle due patte si volga e afferri il fondo.

Nel caso che il ceppo toccasse il fondo con una delle sue estremità, e nel caso ancora che, essendo il ceppo di ferro, come qualche volta si vede, non avesse la leggerezza specifica che ha essendo di legno, e perciò toccasse il fondo con una delle sue estremità, ancora l'effetto del ceppo sarebbe di far mordere il fondo ad una delle patte, perchè la tensione della gomona farebbe servire il ceppo di leva per far girare l'ancora, e questo ceppo disponendosi orizzontalmente sul fondo, obbligherebbe una delle patte ad insinuarsi nel fondo, e a morderlo.

D'ordinario s'imbarcano nelle navi da guerra e nelle fregate sei ancore, e cinque sulle corvette, zambecchi ed altri minori bastimenti da guerra. Le maggiori ancore pesano sino a 8000 libbre, ed hanno 18 piedi di fusto; le più piccole non pesano che 500 libbre, e il loro fusto non è che di 7 piedi di lunghezza.

L'ancora più grossa di una nave da guerra si chiama *ancora maestra* o *ancora speranza*. MAITRESSE ANCRE OU ANCRE D'ESPÉRANCE OU ANCRE DE MISÉRICORDE. *THE SHEET ANCHOR.* Essa si colloca nel tempo della navigazione dietro una delle due *ancore di posto*. LA SECONDE ANCRE OU DE POSTE. *THE BEST BOWER ANCHOR.*

Un'ancora simile a questa che dicesi *ancora di rispetto*. (ANCRE DE RECHANGE) si mette sul fondo della stiva all'ingresso della grande boccaporta, con le patte appoggiato a destra e a sinistra sul ponte, e coll'asta

e la cicala in giù col ceppo smontato, poichè essa non serve che di sostituzione ad una delle tre ancore.

Le due seguenti, una delle quali è più forte dell' altra, si nominano *seconda ancora* o *ancora grande di tonneggio* (SECONDE ANCRE ou ANCRE DE GRANDE TOUÉE), o *ancora di afforco* o *di ormeggio* (ANCRE D'AFFOURCHE. THE SMALL BOWER ANCHOR). Si tengono nel tempo della navigazione, una a destra, l' altra a sinistra, sospese alle grue, col fusto e con le patte verso le parasarchie di trinchetto. Queste due si chiamano ancore di posto, perchè sono collocate al luogo o posto destinato alle ancore.

Le due più piccole, chiamate *ancore da tonneggio* (ANCRES DE TOUÉE. THE STREAM'S ANCHOR) le quali prese insieme pesano meno della quarta, si collocano amendue a lato l'una dell' altra contro le parasarchie di trinchetto, per contrappesare l' ancora grande di tonneggio. Le galee hanno delle ancore a quattro marre, che chiamansi *grappini*. GRAPINS. GRAPLINO or GRAPNELS.

PESI DELLE ANCORE PER OGNI RANGO DI NAVI.

| | Ancora di rispetto o di stiva. | Ancora maestra o speranza. | Seconda ancora di grande tonneggio. | Ancora d'afforco o d'ormeggio. | Prima ancora di tonneggio. | Seconda ancora di tonneggio. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Navi a tre ponti . . libbre | 8000 | 7700 | 7000 | 6800 | 2800 | 2500 |
| Navi di 80 cannoni . . . » | 7000 | 6800 | 6700 | 6550 | 2200 | 2100 |
| Navi di 74 cannoni . . . » | 5900 | 5800 | 5650 | 5450 | 1800 | 1750 |
| Navi di 64 cannoni . . . » | 5000 | 4800 | 4700 | 4600 | 1600 | 1500 |
| Navi di 50 cannoni . . . » | 4400 | 4300 | 4200 | 4100 | 1450 | 1400 |
| Freg. portanti cann. di 12 » | 3650 | 3525 | 3375 | 3300 | 1165 | 1100 |
| Freg portanti cann. di 8 » | 3200 | 3000 | 2700 | 2600 | 1000 | 850 |
| Zambecchi e Corvette . . . » | 1500 | 1420 | 1400 | . . . . | 550 | 500 |

Le ancore messe in istato di servire sono guernite di varie corde e utensili, che è opportuno di descrivere.

La fig. 39 dimostra in prospettiva un'ancora guernita.

La fasciatura (EMBOUDINURE) (*Ven. imboronadura*) della cicala è un inviluppo di corda fatto intorno alla cicala dell'ancora, onde la gomona che vi è annodata non si guasti con lo sfregamento sul nudo ferro. Per fare questa fasciatura, si comincia dal coprire la cicala con delle liste di tela incatramata, sulle quali si avvolge bene e strettamente serrata una sagola o merlino, più o meno forte, secondo la grandezza dell' ancora, sicchè la cicala ne sia interamente ricoperta, fuorchè nella parte dell' occhio, nel quale giuoca l' anello stesso o cicala. Si forma la fasciatura, e si fortifica con quattro ghirlande o legami di corda *f*, *f*, due de' quali sono posti sulla cicala, vicini al quadro dell'ancora, e gli altri due a poca distanza dai primi. Per questa disposizione la metà superiore della cicala è occupata dalla fasciatura. Si guernisce questa stessa metà a cui si attacca o si annoda la gomona, di vecchia tela, onde la fasciatura non sia offesa dalla gomona, e questa sia più sicuramente difesa dal contatto del ferro.

La *legatura* della gomona all'anello dell'ancora si dice *volta della gomona*. ETALINGURE DE CABLE. THE CLINCH OF A CABLE.

Le traverse a, a (Fig. 39) sono due corde che attraversano l'ancora. A queste si dà la lunghezza doppia del fusto dell' ancora, e una grossezza proporzionata al di lei peso. Si foderano con del comando, e se ne impiombano le estremità, ciò che viene a formare uno stroppo o una gassa. Vi si fa nel mezzo una legatura piana, per unire i due

lati, e si avverte di collocare l'impiombatura in questa parte: si passa il doppio di ciascuna traversa a ciascun braccio dell'ancora, vicino al quale si fa pure una legatura. All'altro doppio della traversa si ferma una radancia di ferro più o meno grande, secondo la grossezza della traversa, e vi si stabilisce con una legatura. In questa radancia passa il gancio del paranco della caodelizza, quando si vuol attraversare l'ancora che è sospesa alle grue. Ogni ancora ha due traverse onde sostenerla per la patta che è più alla portata.

.... è un piccolo stroppo, il quale abbraccia il fusto e i due bracci dell'ancora alla crociera. Questo stroppo è fatto di corda meno forte di quella delle traverse, ed è foderato di comando. Le due estremità sono impiombate insieme, e prima di fare l'impiombatura si dee abbracciare con quella corda il fusto, indi si congiungono intorno alla crociera i due capi di questo stroppo con una buona legatura, sicchè formino una gassa cui si annoda la grippia.

Di questo goernimento dell'ancora, la sola fasciatura è di un uso generale. Gli Inglesi non mettono alle loro ancore nè traverse nè stroppo, ed attraversano l'ancora in un modo diverso. V. *Traversare*. Lo stroppo non è neppure usato in tutti i nostri porti.

*Grippia dell' ancora*. ORIN DE L'ANCRE. *Buoy-rope*. È quella corda con cui si lega il gavitello che galleggia e mostra il sito dov' è fondata l'ancora.

*Gavitello o boa*. LA BOUÉE. *Buoy*. Il segnale galleggiante attaccato all'ancora.

*Ancore di marea*. ANCRES DE FLOT. *Flood anchors*. Quelle che si dispongono per tener al suo posto il bastimento contro la corrente che dipende dal flusso del mare. *Ancore di riflusso*. ANCRES DE JUSANT. *Ebb anchors*. Quelle che ritengono il bastimento contro la corrente del riflusso.

*Ancora di rimurchio, ancorotto*. ANCRE DE TOUÉE ou ANCRE DE JET. *Stream anchor* or *kedge*. Ancora che serve a dare un punto fermo per tirare il bastimento al luogo dove essa è afferrata. Veo. *Ferro da gegomo*.

*Ancora di terra*. ANCRE DE TERRE. *The shore anchor*. Un'ancora che si mette vicino alla spiaggia o alla costa, in posizione contraria a quella che è al largo.

*Ancora al largo*. ANCRE DU LARGE. *The sea anchor*. Quell'ancora che è a fondo verso il mare aperto.

*Essere all'ancora, essere sorti*, o in porto o alla rada. ETRE A L'ANCRE. *To ride at anchor*.

*L'ancora è a picco*. L'ANCRE EST A PIC. *The anchor is a peek*. Si dice quando l'ancora pende verticalmente.

*L'ancora ha lasciato*. L'ANCRE A LAISSÉ. *The anchor is a trip*. Significa che l'ancora non morde più il fondo, e se n'è staccata.

*L'ancora agguanta, innarra*. L'ANCRE MORD. *The anchor bits*.

*L'ancora ara il fondo. La nave caccia sull'ancore*. LE VAISSEAU CHASSE SUR LES ANCRES, L'ANCRE LABOURE. *The anchor drags, the anchor brings home*.

*L'ancora dà volta*. L'ANCRE SE TOURNE. *The anchor turns on the ground*.

*Virare a picco*. GOUVERNER SUR L'ANCRE. *To sheer the ship to the anchor*.

*Levar l'ancora, salpare l'ancora*. LEVER L'ANCRE. *To weigh the anchor*. Ritirare l'ancora dal fondo del mare nella nave, ciò che si fa quando si vuol mettere alla vela o cambiar di posto.

*Gettar l'ancora*. JETTER L'ANCRE ou MOUILLER. *To cast anchor, to anchor. To come to an anchor*.

*Ancorarsi, dar fondo, mettersi all'ancora*. ANCRER ou MOUILLER. *To anchor, to cast anchor*.

*Ancora intrigata e che ha preso delle volte*. Ven. *Ancora sporca*. Quando nei giri e moti della nave la gomona s'avvolga al ceppo o alla marre.

*Ancora d'andrivello*. ANDRIVEAU. Termine di galera. È una piccola ancora che si usa per trasportarsi da un luogo all'altro. Ancora di rimurchio, come sopra.

*Ancora da pennella*. ANCRE A EMPENNELLER. *A kedge anchor*. V. *Pennello*.

*Ancoretta*. PETITE ANCRE. *Small anchor*.

*Ancoressa*. Vecchia e cattiva áncora che non afferra bene il fondo.

ANCORAGGIO, s. m. ANCRAGE. *Anchoring-place*. Luogo per ancorarsi.

*Dazio d'ancoraggio*. DROIT D'ANCRAGE. *Duty of anchorage*. Ciò che si paga al principe padrone del porto per gettare in esso l'ancora, e fermarvisi.

ANCORARE, v. n. *Dar fondo*. MOUILLER. *To cast anchor, to anchor*. È gettar l'ancora al fondo del mare per fermare il bastimento. Quando si avvicina il luogo per ancorarsi, si comincia dall'approntare l'ancora e il gavitello, e a stendere sul ponte una lunghezza

di gomona proporzionata alla profondità dell'acqua: si osserva attentamente che non se s'incontri sulla strada della gomona, che possa difficultare, ritardare o arrestare il di lei corso: finalmente si danno alla gomona due volte intorno alla bitta, alla lunghezza conveniente.

Bisogna nello stesso tempo disimpegnare l'ancora dal suo posto, e disfare l'operazione che si è fatta d'attraversarla, mettendo alla vela. Perciò si disfà l'imbrigliatura o serra bozze, che tiene l'ancora attraversata e allacciata con una delle sue marre al capo di banda, e afferrando col gancio della candelizza il traverso dell'ancora, indi tesando il tirante di questa candelizza, il medesimo si fila insensibilmente onde fare che l'ancora, resti sospesa verticalmente sotto la grua con la bozza ultima. Filando quel tirante a poco a poco, si dee aver cura d'allontanare l'ancora dal bordo.

Quando l'ancora è sospesa alla grua, e il paranco della candelizza è tratto fuori dal traverso, essa non è portata che dalla bozza ultima, la quale è fortemente amarrata ad un tacchetto sul castello di proa.

Tutte queste preparazioni, necessarie per disporsi ad ancorare, sono quel che si chiama *pennello* (PENNAUT) e sono comandate col grido che precede *Fa pennello* (FAIS PENNAUT).

Mentre si fa pennello, d'ordinario si diminuiscono le vele a misura che si avvicina il luogo per ancorarsi, e vi si arriva per lo più con le gabbie a mezzo albero o con una sola gabbia, affinchè si rallenti alquanto la marcia della nave, e ben tosto si fermi.

Quando si è al luogo ove si vuol gettar l'ancora, o come si dice *dar fondo*, è ben fatto, se si può, di rangiarsi al più presso del vento: per ottenere questo effetto si cazza la mezzana per far venire la nave al vento; si mette la manovella del timone sotto vento: indi si fa accollare all'albero la gabbia di maestra, imbrogliando la gabbia di trinchetto, per ammorzare la marcia della nave e per disporla a dar indietro. Allorchè per questo modo la nave ha perduta interamente la sua marcia, e comincia a dare indietro, si scinglie e si molla d'un tratto la bozza ultima, al comando *Da fondo* (MOUILLE), e si lascia cadere l'ancora: si cambia nello stesso tempo la manovella del timone, che si rimette a mezzo, sino che la nave presenti la prua direttamente al vento.

Mollata la bozza ultima, l'ancora strascina dietro di sè al fondo del mare la gomona che si è distesa sul ponte e che non si ferma, se non quando arriva al punto dove le si è data volta alla bitta.

Si dà fondo qualche volta con molte vele al vento: ma questa è una manovra piuttosto difficile, per la quale è necessario che si dispongano più marinaj insieme, per imbrogliare ad un tempo tutte le vele, e per mettere sull'albero la contromezzana, e la gabbia di maestra, onde far venire la nave al vento; essendo essenziale che essa cada sotto vento dell'ancora, onde possa mordere il fondo quando la nave giunge a far forza. Si chiama questa maniera di gettar l'ancora, *ancorarsi all'inglese*, MOUILLER A L'ANGLAISE: egli è un modo che non è sempre indicato dalla prudenza, ma piuttosto dal desiderio di far mostra di una bella manovra: vi sono però de' casi ne' quali è forza di farla per mancanza di tempo o di spazio.

Quando si dà fondo con tutte le vele fuori, si ammainano tutte le vele in una volta precipitatamente, e si dice *dar fondo alla vela a tutte le ancore*. AMENER EN PAGALE, MOUILLER EN PAGALE. *To let go all the anchors to best advantage. To come to all standing.*

*Gettar un' ancora in credenza.* MOUILLER UNE ANCRE EN CRÉANCE. *To moor with long boat.* È portare l'ancora fuori della nave, con la sua gomona o gherlino, nella scialuppa, dalla quale si lascia andare a fondo quando si è alla distanza conveniente; dopo di che si porta a bordo l'altro capo della gomona o gherlino.

*Ancorarsi stendendo una coda per poppa.* MOUILLER EN CROUPIÈRE. *To moor by the stern.* È mandare un' ancora per poppa, sicchè la sua gomona esca per uno de' portelli posteriori. Questa maniera di ancorarsi non è comune, e dee dipendere da qualche circostanza, la quale richieda che si presenti la poppa verso un luogo determinato.

*Ancorarsi in tre.* MOUILLER EN PATTE D'OIE. *To moor with three anchors a head.* È ancorarsi con tre e anche con quattro ancore, le gomone delle quali, uscendo dalle cubie, formano la figura di una patta d'oca: questa maniera d'ancorarsi non è ordinaria.

*Ancorarsi in barba di gatto*, o *due ancore.* MOUILLER EN BARBE. *To come to with two anchors a head.* È gettare due ancore per prua della nave.

*Ancoramento.* LE MOUILLAGE. *Anchoring ground.*

ANDARE, v. n. ALLER. *To go.*

*Andare a bordo.* ALLER A BORD. *To go to aboard.*

*Andare in corso.* ALLER EN COURSE. FAIRE LA COURSE. *To cruise at sea*, or *to go a privateering.* Si dice anche *armare in corso.* ARMER EN COURSE. *To fit out a privateer.* È mettersi in mare in tempo di guerra con uno o più bastimenti, per attaccare i bastimenti nemici, e prendare i bastimenti mercantili della nazione cui si fa la guerra. *Bastimento armato in corso.* VAISSEAU ARMÉ EN COURSE, VAISSEAU CORSAIRE. *A privateer.*

*Andare a secco.* COURIR A SEC, ALLER A MATS ET A CORDES, ETRE A MATS ET A CORDES. *To scud under bare poles. A dry.*

*Nave a secco di vele.* VAISSEAU A SEC. *A ship a-hull* or *under bare poles. A dry.* È quando per un vento forte si hanno tutte le vele piegate. Si mette anche la nave a secco di vele in tempo di guerra, per ischivare d'essere veduti dal nemico.

*Andare all' orza.* ALLER AU LOF ou TENIR LE LOF. *To go to windward* or *to the weather side.*

*Andare all' orza raso.* ALLER AU PLUS PRÈS. *To sail close hauled, as near the wind as possible.* Navigare stretto al vento.

*Andare terra terra.* ALLER TERRE A TERRE. *To coast* or *sail along shore.* Navigare lungo le coste, o senza perderle di vista.

*Andar di bulina.* ALLER A LA BOOLINE. *To sail with a scant wind* or *to sail close to the wind*, or *to be upon the wind.* Navigare con vento obbliquo, facendo uso delle boline, per disporre le vele a ricevere meglio il vento.

*Andare a picco.* ALLER AU FOND. *To sink.*

*Andare di conserva.* ALLER DE CONSERVE. *To sail in company with other ships.*

*Andare contro la marea.* REFOULER LA MARÉE. *To stem the tide in sailing* or *to sail against the tide.* Quando il bastimento fa rotta contro la direzione della marea.

*Andare alla deriva, a volontà de' venti.* ALLER EN DÉRIVE, ALLER AU GRÉ DES VENTS ET DE LA MER. *To drive.* V. *Deriva.*

*Andare in dietro. Racculare. Dare indietro.* CULER. *To go a stern*, *to fall a stern.*

*Andare vento in poppa.* Ven. *Andare a fil di roda.* ALLER ENTRE DEUX ÉCOUTES. FAIRE VENT ARRIÈRE. *Both sheets aft* or *right before the wind.*

*Andar a lai*, Ven. V. *Accostarsi al fianco.*

*Andar per occhio*, Ven. V. *Fondo.*

ANDARE *al disarmo*, v. n. RENDRE LE BORD. *To come to an anchor in the port where the ship is to be discharged and laid up.* È, dopo essersi ancorato il bastimento alla rada o porto cui esso appartiene, fare il suo disarmo.

ANDATURA, s. m. ALLURE. *The trim of a ship*, or *the most convenient arrangement for the ship's motion at sea.* È l'atto di andare; la maniera di marciare. Questo termine esprime la disposizione più convenevole par far marciare una nave con velocità, ciò che dipende dalla sua costruzione, dalla sua alberatura, dal suo stivaggio, ecc.

ANDRIVELLO, s. m. ANCRE DE TOUÉE. ANCRE A JET. *Stream anchor* or *kedge.* *Ancora d' andrivello*, detta pure áncora di tonneggio. È una piccola áncora che servo nello galeo per tonneggiare da un luogo ad un altro.

*Andrivello*, s. m. CARTAHEU. *A girt-line.* È una corda semplice che passa per un boesello fermato alla cima d'un albero, di un puntello, o altro punto alto per sollevare un peso, o un uomo che si voglia mandare a far qualche lavoro.

ANELLO, s. m. ANNEAU. *A ring.* Significa anche nella marina, come nel suo senso ordinario, un cerchio di ferro, di legno, di corda che serve a diversi usi.

*Anello di portelli, campanella de' portelli.* ANNEAU DE SABORD. *Port ring.*

*Anello di boccaporta.* ANNEAU D'ÉCOUTILLE. *Hatch-way ring.*

*Anello di corda, gassa, gassetta, ganza.* ANNEAU DE CORDE. *Grummet.*

*Anello di legno, radancia.* COSSE. *Hanks.*

*Anello di ferro.* COSSE DE FER. *Ring* or *iron cringle.*

*Perno coll' anello o campanello.* ANNEAU A FICHE, CLOU A FICHE. *Ring bolt ragged* (Fig. 200 b b).

*Anelli di vele di straglio.* BAGUES DE VOILES D'ETAI. *Hanks.* V. *Radancie.*

*Anello per la grua del pescatore.* ANNEAU DE BOSSOIR. *Ring for the cat-head.* Grosso anello di ferro inchiavato sul castello di prua, nel qual si passa l'estremità interna della grua, nel tempo che l'altra estremità esteriore tiene sospesa l'ancora.

ANGELI, s. m. pl. *Angioli.* ANGES. BOULETS A L'ANGE ou BOULETS ENCHAINÉS. BOULETS RAMÉS. *Chain-shot.* Palle di cannone divise in due emisferi, attaccati ai capi da

una spranga di ferro, per rompere gli alberi ed il sartiame delle navi nemiche. Quando sono unite con una catena, diconsi *palle incatenate*.

ANIMA (s. f.) *di un albero*, *miccia di un albero*. AME, MECHE D'UN MAT. *THE MAIN OF MIDDLE PIECE OF A LOWER MAST*. Quel pezzo di legno che tiene il mezzo della grossezza di un albero lavorato di più pezzi ed ingrossato con delle aggiunte d'altri legni. V. *Miccia*.

*Anima d'un cavo*. AME D'UN CORDAGE. *THE HEART OF A ROPE*. È un fascio di fili bianchi intorno al quale si avvolgono i cordoni o nomboli, co' quali si dà alla corda la sua grossezza.

*Anima d'un cannone*. L'AME OU LE CALIBRE D'UN CANON. *THE BORE OF CALIBER OF A CANNON*.

*Anima dell'argano*. LA MECHE DE CABESTAN. *THE BARREL, MIDDLE PIECE OR BODY OF A CAPSTERN*. È il pezzo di mezzo e principale dell'argano.

*Anima del timone*. LA MECHE DU GOUVERNAIL. *THE MAIN PIECE OF THE RUDDER*. È il pezzo del timone più vicino alla ruota di poppa, a cui s'aggiunge l'altro pezzo che forma la larghezza dello stesso timone, e che si chiama *rovescio del timone* ( SAFRAN DU GOUVERNAIL. *THE AFTER PIECE OF THE RUDDER* ).

ANIMELLE, s. m. pl. CLAPETS, SOUPAPES. *VALVES OR CLAPPERS*. Sono valvole di metallo o di cuojo che s'aprono e si chiudono per mezzo d'una semplice cerniera o per la propria elasticità. Nelle trombe delle navi, l'animella è tenuta chiusa dall'elasticità del cuojo che le serve di guarnimento nel mortaletto e nel fondo. V. *Tromba*.

*Animelle degli ombrinali*. CLAPETS DES DALOTS. *SCUPPER LEATHERS*. Sono pezzi di cuojo forte che s'inchiodano al di fuori degli ombrinali della prima batteria: si tengono chiusi per la propria elasticità, e non si aprono che per il peso dell'acqua che viene dall'interno del bastimento.

ANNEGARE, v. a. NOYER. *Annegare una nave*, *una terra* o qualunque oggetto, è perdere insensibilmente di vista le sue parti basse, a misura che la nave si allontana dall'oggetto medesimo, ciò che è l'effetto della convessità della superficie del mare compresa tra l'oggetto e lo spettatore.

*Annegare una nave*. NOYER UN VAISSEAU. *TO LAY OR SET A SHIP*.

*Annegare una terra*. NOYER UNE TERRE. *TO LAY OR SETTLE A LAND*.

Si dice ancora, che la *batteria bassa* di una nave *è annegata*, quando la nave è troppo caricata, e le soglie de' portelli della batteria sono troppo vicine all'acqua. LA BATTERIE NOYÉE. *A SHIP THAT DOES NOT CARRY HER PORTS A PROPER HEIGHT OUT OF THE WATER*.

Una nave *ha annegato il suo forte* ( SON FORT NOYÉ ) quando la sua sezione orizzontale più larga è sotto il livello dell'acqua del mare, lo che accade quando ella è troppo caricata. Questo nuoce alla sua marcia, alla sua stabilità e alla sua navigazione.

ANNODARE, v. a. *Annodare una gomona*. ÉTALINGUER UNE CABLE. *TO CLINC UP BEND A CABLE*. È amarrare la gomona alla cicala dell'ancora, il che si fa passandola una sola volta nella cicala, indi facendo un nodo semplice di gomona, e allacciando in due luoghi l'estremità della stessa. Nella fig. 202 è rappresentato un annodamento di gomona.

Le altre specie di annodamenti sono disegnate nella stessa figura.

G, *Annodamento di gherlino*. ÉTALINGURE DE GRELIN. Maniera di annodare un gherlino ad un'ancora minore.

H, *Annodamento di grappino*. ÉTALINGURE DE GRAPIN.

I, *Annodamento di grippia d'una piccola ancora*. ÉTALINGURE D'ORIN DE PETITE ANCRE.

*Annodamento di grippia delle ancore grandi*. ÉTALINGURE D'ORIN DES GRANDES ANCRES. *CLINCH OF A BUOY ROPE TO ITS ANCHOR* (ee fig. 203).

*Annodamento di gavitello o boa*. ÉTALINGURE DE BOUÉE. *CLINCH OF A BUOY ROPE TO ITS BUOY*.

ANSA, s. f. CRIQUE, ANSE. *BIGHT OR COVE*, *A CREEK*. Piccolo seno di mare e poco profondo.

ANSIERA, s. f. HAUSSIÈRE. *A HAWSER*. Cavo mazzesco per lo più da tonneggio o da rimurchio.

*Ansiera* o *anzana* o *alzaja*. HAUSSIÈRE. *A HAWSER*. Fune che serve a tirare le barche ne' canali, fiumi e navigli dalla terra lungo le sponde.

ANTENNA, s. f. ANTENNE. *A LATEEN YARD*. Quello stilo che attraversa inclinato l'albero del naviglio, al quale s'inferisce la vela latina.

*Calare* o *mandar giù l'antenna*, *ammainare l'antenna*. AMENER L'ANTENNE. *TO STRIKE THE LATEEN YARD*.

*Alberare l'antenna di rispetto*. MATER L'ANTENNE DE RECHANGE. *TO MAST A SPARE YARD*.

*Fare il carro dell' antenna.* FAIRE LA CAR.

Le aotenne sono differeoti dai pennoni di una nave, taoto per la loro forma, quaoto per la loro posiziooe. Sono molto longhe e composte di due pezzi d'abete, accollati uno coatro l'altro in quasi tutta la loro lunghezza. Questi pezzi lunghissimi e sottili sono legati insieme con più giri di corde e con de' cerchj di ferro; la loro maggior grossezza è verso il luogo dove si appoggiano all' albero; iodi si assottigliano.

Le aotenoe sono assai più lunghe dell'albero, e ne sorpassano di molto l'altezza, qoando sono orientate obbliquamente. L'estremità superiore dell' antenna si chiama *la penna* (LA PENNE. THE PEAK OF A LATEEN YARD); l'inferiore il *cornale* e *carro*. LE CARNAL ou LE CAR.

I bastimenti cha portano le antenne sono le galee, gli zambecchi, le tartane, i pinchi, le feluche, ecc., tutti in uso nel Mediterraneo. Si può vederna la figura a ciascuno di detti articoli.

ANTENNALE, s. m. TETIÈRE D'UNE VOILE LATINE. THE HEAD OF A LATEEN SAIL. Testa o testata della vela latina, o sia quella parte la quale armata d'occhietti e mattafioni si ioferisce all'antenna.

ANTENELLI. V. *Bastoni di flocco.*

ANTICAMERA. V. *Gembalo.*

ANTICUORE, s. m. *Anticuore di poppa.* COURBE D'ÉTAMBOT. KNEE OF THE STERN-POST. E un bracciuolo di forte dimensione che serve a legare la ruota di poppa coll' estremità posteriore della chiglia, occupando l'angolo formato da que' due pezzi. Uno de' lati di questo bracciuolo è adattato alla controruota interiore, e s'inchioda a questa e alla ruota; l'altro lato posa sulla controchiglia e s'inchioda sulla stessa, e sulla chiglia (Fig. 42, TT).

ANTIMAMA, s. f. V. *Rieacca.*

ANTUGLIARE, v. a. EPISSER. TO SPLICE. *Impiombare.* E onire le estremità di dae corde, intralciaodo i loro cordoni in modo che sembrino una corda sola. V. *Impiombare.*

APERTO, add. OUVERT. *Nave aperta da per tutto.* VAISSEAU OUVERT DE PAR TOUT. A VERY LEAKY SHIP. Si dice di una nave vecchia, il cui legname si è disgiunto, i commenti alquanto dilatati e sguerniti di stoppa, che fa molt' acqua; ciò che avviene particolarmente dopo una navigazione lunga e burrascosa.

*All' aperto.* avv. A L'OUVERT. *Essere all' aperto di un porto.* ETRE A L'OUVERT D'UN PORT. TO BE OPEN WITH ANY PORT. E, stando sul mare, trovarsi a vista dell'apertura o ingresso di un porto o di una rada, e scorgere la separazioae delle terra ove si trova il passo per entrarvi.

*Essere all' aperto del mare.* ETRE A L'OUVERT DE LA PLEINE MER. TO HAVE THE SEA GATES OPEN. Trovarsi dalla rada a vista dell' apertura o ingresso del porto o della rada, e scorgere l'alto mare e il passo tra le terre per cui si esce dal porto.

A PICCO, avv. A PIC. PERPENDICULARLY. La direzione perpendicolare d'ogni cosa.

*Costa a picco.* CÔTE A PIC. BOLD SHORE. Quando è tagliata perpendicolarmente, o quasi così.

*A picco*, parlando dell'ancora. A PIC. A PEEK. *L'ancora è a picco.* L'ANCRE EST A PIC. THE ANCHOR IS A PEEK. Quando pende verticalmente.

*Virare a picco.* VIRER A PIC. TO HEAVE SHORE. Virar di bordo sull'ancora ridotta già a picco.

APOSTICCI, s. m. pl. APOSTIS. THE ROW LOCKS. Lunghi pezzi di legno posti dalle due parti delle galee, ad uso di reggere i remi tra gli scalmi. Formano uoa specie di maestra da un capo all'altro della galea da amendue i bordi, e sono sostenuti sporgenti all' infuori dai bracciuoli de' baccalari. In questi apostieci sono conficcati gli scalmi de' remi, e sopra i medesimi i remi hanno il punto d'appoggio, intorno al quale s'aggirano.

APOSTOLI, s. m. pl. APÔTRES, ALONGES D'ÉCUBIERS. THE KNIGHT-HEADS, OR BOLLARD TIMBERS, THE HAUSE-PIECES WHICH ARE NEAREST THE STEM. Propriamente il nome di *apostoli* si dà ai due scarmi che sono dall' una e dall'altra parte della ruota di prua, e che sono più grossi degli altri. Sopra gli apostoli e sopra la ruota di prua è appoggiato il bompresso nella parte interiore del bastimento.

APPAREGGIARE, v. a. AFFLEURER. TO LEVEL. Mettere e ridurre le superficie di due corpi contigui allo stesso piano, sicchè non vi siano risalti.

APPARELLARE, v. a. *Unire insieme il madiere con lo stamenale.* JOINDRE LA VARANGUE AVEC LES GENOUX.

APPOGGIADA. V. *Abbattuta.*

APPOGGIARE (v. a) *la caccia.* APPUYER LA CHASSE. TO CHASE NIMBLY, TO PURSUE A SHIP CLOSE. E inseguire coo ardore ed attenzione uoa nave cui si dà caccia.

*Appoggiare il braccio di sopravvento.* APPUYER LE BRAS DU VENT. TO HAUL TAUGHT THE

WEATHER BRACES OF ANY YARD. *Bracciare sotto vento o sopravvento.*

*Appoggia il braccio di sopravvento.* APPUIE LE BRAS DU VENT. *HAUL TAUGHT WEATHER BRACES.* Ordine di tesare i bracci de' pennoni bassi e altri dalla parte di sopravvento: ciò che si comanda quando non si è affatto al più presso, affinchè le vele siano orientate meno obliquamente, e portino meglio.

APPRODARE, v. n. *Accostarsi con la prora, venire a riva.* ABORDER, PRENDRE TERRE. *TO TOUCH AT ANY PLACE.*

APPUNTELLARE ( v. a. ) *una nave in cantiere.* ACORER UN VAISSEAU SUR LE CHANTIER. *TO PROP A SHIP ON THE STOCKS.* Sostenere e sorreggere la nave o altro oggetto con i puntelli. APONTILLER. *TO PROP OR SHORE ANY THING.*

*Appuntellare una botte, una cassa ecc.* ACORER UN TONNEAU, UNE MALLE etc. *TO JAM OR WEDGE A CASK, TRUNK etc.* È assoggettare e fermare una botte, una cassa o altra cosa a suo luogo, o legandola o mettendovi dei tappi o biette per riempire i vôti, e per impedire che l'oggetto stesso non vacilli, nè si muova in qualunque modo. Nelle agitazioni della nave, tanto nelle camere, quanto nella stiva, si appuntellano i piedi delle tavole, affinchè non rovescino col rullìo.

APRIRE, v. a. OUVRIR. *TO OPEN.* È, quando si naviga vicino alle terre, vedere due oggetti che apparentemente si distaccano e si separano l'uno dall'altro, a misura che la nave muta posizione rispetto ad essi; mentre prima si nascondeva uno dall'altro, trovandosi nella stessa visuale. Questa espressione significa le indicazioni che si desumono dagli oggetti i più apparenti a terra, nella navigazione lungo le coste, per gl'ingressi ne' porti, rade, imboccature di fiumi, per ischivarne i pericoli.

Es. *Per andare all' ancoraggio, bisogna, facendo rotta al N. N. Est della bussola, aprire la chiesa al Sud della torre bianca.* POUR GAGNER LE MOUILLAGE, IL FAUT EN FAISANT ROUTE AU N. N. E. DE LA BOUSSOLE, OUVRIR L'ÉGLISE AU SUD DE LA TOUR BLANCHE.

*Aprire una baja o una rada.* OUVRIR UNE BAIE OU UNE RADE. *TO OPEN A BAY OR HARBOUR.* È a misura che navigando si va più vicino e si avanza direttamente all'entrata di una baja, vederne meglio e più distintamente l'apertura.

APSIDI, s. m. pl. APSIDES ou ABSIDES. *APSIDES.* I punti estremi dell'asse dell'orbita di un pianeta.

*Linea degli apsidi* LIGNE DES APSIDES. *THE LINE OF APSIDES.* L'asse dell'orbita.

ARA, s. f. HALO. *HALOS.*

Quella ghirlanda di luce, che si vede talora intorno alla luna, comunemente detta *alone*

ARARE, v. n. CHASSER SUR L'ANCRE. LABOURER. *TO DRAG THE ANCHOR.* Dicesi dell'ancora, ed anche della nave, quando essendo ormeggiata, l'ancora lascia il fondo, ed è tirata dietro la nave, e con la patta solca il terreno del fondo.

ARCACCIA, s. f. ARCASSE. *STERN-FRAME.* Parte posteriore esterna della poppa. Ancorchè questa denominazione di *arcaccia* per indicare la poppa esteriore non sia adottata nel linguaggio italiano di marina, non può non pertanto servirsene per indicare con una sola parola tutto questo complesso, e pare più proprio di quello che il termine di *cul di monnino* che è affatto metaforico, e non indica se non che una parte, cioè l'inferiore e rotonda della poppa; oppure di *quadro di poppa, grealla di poppa, petto di poppa, cartella di poppa,* che ne indicano soltanto la parte superiore. È dunque l'*arcaccia* l'unione di tutti i pezzi che formano e sostengono la poppa di una nave, stabilita sopra la ruota di poppa. La maggiore sua altezza è dall'infima parte della ruota suddetta, che posa sopra il tallone della chiglia, sino al coronamento, e la sua maggiore larghezza è quella del *dragante* (DE LA LISSE D'HOURDY. *WING TRANSOM*). Nella fig. 42 una parte rappresenta l'arcaccia veduta nel verso della larghezza della nave, l'altra ne rappresenta il profilo.

Per costruire l'arcaccia si comincia dal dare la sua forma alla *ruota di poppa* (ETAMBOT) A, vi si congiunge *la controruota interiore* ( LE CONTRE-ÉTAMBOT INTÉRIEUR ); s'incastra sulla ruota sino alla *sua battura o scanalatura* ( RABLURE ) *il dragante* G, che nelle navi di linea deve formare la soglia de' portelli di ritirata di santa barbara: si mette al di sopra un'altra barra D, che s'incastra parimente nella ruota a livello della sua testata, e forma la soglia superiore degli stessi portelli. Questa si chiama *barra dello scudo, barra alla cima della ruota di poppa* (BARRE D'ÉCUSSON, BARRE AU BOUT DE L'ÉTAMBOT ). Dopo ciò si colloca all'altezza de' tagli dell'opere e dello stellato di poppa ( A LA HAUTEUR DES FAÇONS ) *il forcaccio d'apertura* ( LE FOURCAT D'OUVERTURE ) E, il quale s'incastra con un intaglio,

e si assicura come le altre barre dell'arcaccia alla ruota di poppa, e alla controruota, e porta i due suoi rami o branche verso l'interno della nave. Si adattano alla cima di queste due branche i piedi delle *alette o corniere* (ESTAINS ou CORNIÈRES) F, le estremità opposte delle quali s'iochiodano alle due estremità del dragante. L'intervallo che resta tra il forcaccio d'apertura e il dragante, si riempie con più barre chiamate *barre d'arcaccia* (BARRES D'ARCASSE), le quali attraversano la ruota, come il dragante. La prima di queste barre G, immediatamente sotto il dragante, dicesi la barra del primo ponte, perchè forma il baglio posteriore a tutti quelli del primo ponte: sotto di questa vi è la *barra della stanza del maestro cannoniere* (BARRE DE LA SOUTE DU MAITRE CANONNIER) H: e tra queste ed il forcaccio d'apertura si dispongooo molte altre barre t, t, t, il cui oumero varia secondo l'altezza dei tagli delle opere posteriori: diminuiscooo di grossezzo a misura cha sono più basse; e la loro forma si fa più angolare, e si avvicina vie più a quella del forcaccio d'apertura. Si mettono tra queste barre dei pezzi di riempimento, i quali si continuano per alquanti piedi a destra e a sinistra della ruota, e chiamansi *guanciali*, *riempitori* (OREILLERS); di modo che questa parte dell'arcaccia forma un massiccio di legname seoza maglie.

Sopra le alette, e all'altezza del dragante, si mettono *i piedritti* o *scarmi delle alette* (LES MONTANS ou ALONGES DE CORNIÈRE) L, i quali vanno a terminare da amendue le parti alla maggiore altezza della poppa, e formaoo in questa parte i due lati della nave. Ciascuno di questi scarmi è fermato e legato con le alette, mediante la *contro corniera* (CONTRE CORNIÈRE) M, il cui mezzo dee posare sull'incastro o giuntura delle alette collo scarmo della coroiera. Scorgonsi nella figura indicata i chiodi che legaoo insieme tutti i pezzi che compongono quest'ossatura, e per averne uoa maggiore spiegazione si può ricercarla ai relativi loro articoli.

Quando l'arcaccia è così tutta conformata e unita a terra, essa si solleva tutta in una volta sull'estremità posteriore della chiglia per mezzo delle bighe.

È da rimarcarsi che dal dragante all'insù gli scarmi delle alette non terminano la parte della poppa che è più all'indietro. Vi si aggiungono gli scarmi di poppa a *i torcazi* (LES QUENOUILLETTES), sostenuti da bracciuoli U, nominati *scontri della volta o forno* (MONTANS DE VOUTE), i quali s'incastrano e s'iochiodano sulla faccia soperiore del dragante, sporgendo all'iofuori e perciò all'iodietro degli scarmi delle alette.

Q Q, *Tavola di apertura*. PLANCHE D'OUVERTURE. Tavola che serve nel tempo del lavoro a mantenere l'alto dell'arcaccia alla stessa apertura.

P P, Parte della chiglia.

e, Parte della cootrochiglia.

T T, Bracciuolo della ruota di poppa, che serve ad unirla con la chiglia.

ARCATURA (s. f.) *de' bagli*. BOUGE DES BAUX. *THE ROUNDING OR CONVEXITY OF THE BEAMS. Ven. Bolzone.* La coovessità che si dà ai bagli e ponti sicchè nel mezzo riescono più alti e discendono verso i fianchi della nave. Termine di costruzione, che si applica particolarmeote ad alcuni pezzi di legno, come ai bagli o alle barre d'arcaccia. Il dragante ha due arcature, una verticale e l'altra orizzontale, cioè, è incurvato in doe sensi.

*Arcatura verticale del dragante.* BOUGE VERTICAL DE LA LISSE D'HOURDY. *THE ROUNDING UP OF THE WING TRANSOM.*

*Arcatura orizzontale del dragante.* BOUGE HORIZONTAL DE LA LISSE D'HOURDY. *THE ROUNDING AFT OF THE WING-TRANSOM.*

ARCHITETTURA *navale*, s. f. ARCHITECTURE NAVALE. *NAVAL ARCHITECTURE OR THE ART OF SHIP-BUILDING.* L'arte di fabbricare le navi, altrimente chiamata *costruzione*, con questa differenza che la voce *Costruzione* è più sovente usata per significare la pratica di quest'arte, e il termine *Architettura navale* comprende la teoria e le ragioni della pratica. Quiodi per *architettura navale* iotendesi la scienza de' principj dell'arte, raccolti dall'esperienza di tutte le nazioni e di tutti i tempi; e per *costruzione*, il metodo particolare d'ogni nazione, d'ogni costruttore e d'ogni specie di bastimenti. Così si dice la costruzione francese, la costruzione di una nave, la costruzione degli zambecchi ecc.

L'architettura navale richiede una piena cognizione della geometria trascendente, del calcolo e della teoria idrodinamica applicata a molte esperienze. Le proprietà delle navi di reggere alla vela, d'esser veloci al corso, di obbedire prontamente al timone, di derivare poco, di non essere soggette a movimenti pericolosi di rullio e di beccheggio, di portare la batteria bassa sempre in modo da potersene servire, se sono da guerra, di

resistere ai colpi di mare, di non isfigurarsi per inarcamento della chiglia, ed altre ancora, sono talmente corrispondenti tra di loro, che non si può conseguirne una di esse in sommo grado, senza discapito di qualche altra. Molto dipende dalla curvatura dei sesti delle coste e delle linee d'acqua, molto dalla proporzione delle tre dimensioni, molto dallo stivaggio, ma molto ancora dal modo di manovrare e di governare la nave sul mare. La teoria sviluppa le ragioni degli effetti che si osservano, ma ne può prevenire o preordinare pochissimi, e sempre dipende dall' esperienza. Quindi varj bastimenti sono costruiti sopra principj diversi, come le navi, le fregate, i flauti, le gabarre, gli zambecchi, le galee, le corvette, i cutteri ecc., in conseguenza degli usi ai quali sono destinati, e delle proprietà che in ciascheduna specie si desidrrano conservate in maggior grado; come si vedrà agli articoli di queste navi e all' articolo *Costruzione* per le navi da guerra.

ARCO, s. m. ARC. *Arc.*

1.° *Arco di una nave.* ARC D'UN VAISSEAU. *THE CAMBERING OF A SHIP'S DECK OF KEEL.*

Curvatura che prende la chiglia di una nave, dal che ne segue un cambiamento di forma in tutte le sue parti, quando per vetustà, o in seguito di qualche accidente, i suoi membri si slegano, e per la gravitazione, le sue estremità, posteriore e anteriore, si abbassano. Si conosce l'arco di una nave, stendendo una corda da una estremità all' altra della chiglia, quando la nave è abbattuta in modo che la chiglia apparisca fuori d'acqua, e misurando la distanza o vôto che si trova verso il mezzo della lunghezza, tra la corda e la chiglia. Ven. *Colomba scavezza, nave scavezza in colomba.* Dalla parola arco si è fatta quella d'*inarcare* e *inarcarsi*, (ARQUER ET S'ARQUER). Si dice che una nave è inarcata, per esempio, di 18 pollici, quando il vôto che è dimostrato dalla quantità della curvatura della chiglia, si trova di 18 pollici. Le navi s'inarcano più restando ne' porti, di quello che navigando. Quand' anche la sperienza non avesse comprovata questa osservazione, sarebbe agevole di convincersi considerando che una nave armata è legata con le sue paratie, co' depositi, con i compartimenti, co' suoi alberi, sartie, stragli ecc., laddove disarmata in porto è abbandonata alla forza di gravitazione, la quale agisce costantemente, e alla lunga fa immergere la parte più pesante che è la posteriore. Si procura d'ovviare a questo inconveniente, quando la nave è disarmata in porto, disponendo la maggiore quantità della zavorra verso il mezzo della stiva, e sostenendo anche la poppa con delle casse galleggianti e puntelli. Si ovvierebbe anche con la maniera di costruirle, dopo che si sono alleggerite le poppe, e si sono fatti i castelli più rasi, se nello stesso tempo non si avesse attribuita alle navi lunghezza maggiore, e per conseguenza maggiore disposizione a inarcarsi. I buoni legnami, come anche l'impiego del legname ben secco e sano, contribuiscono molto a impedire l'inarcamento. Gli antichi per impedire che le loro navi disarmate s' inarcassero, le legavano con grosse corde fortemente tese dall' avanti all' indietro.

2.° *Arco di un pezzo da costruzione.* ARC D'UNE PIÈCE DE CONSTRUCTION. *COMPASS OF A PIECE OF TIMBER.* Significa la curvatura de' pezzi di legname destinati alla costruzione delle navi. Quindi si dice che un tal pezzo debbe avere un pollice d'arco per piede di lunghezza: cioè, che supponendo una linea retta la quale passi per le due estremità del pezzo, il suo mezzo si debbe allontanare da questa linea pollici 15, se il legno è lungo 15 piedi. Quanto più d'arco hanno i legni, tanto più si pagano, essendo più difficili a trovarsi. Si farebbe bene di tenere a forza incurvati nel loro crescere, certi rami degli alberi quando sono ancora giovani e pieghevoli, per procurare alcuni pezzi che la natura ben di rado somministra.

3.° *Arco, istromento di costruzione.* ARC DE CONSTRUCTEUR. *A BOW. AN INSTRUMENT EMPLOYED BY SHIPWRIGHTS TO DRAW ON PAPER THE SHEERS OF THE WALES, AND SUCH CURVE LINES.* Chiamasi con questo nome una lunga riga, che serve ai costruttori per segnare sulla carta certe linee curve, e tra le altre quelle delle incinte e de' ponti. Questa riga (fig. 41) ha qualche somiglianza all'arco col quale si scagliano le frecce. Essa è composta 1.° d'un pezzo lungo e dritto A, A, nel quale vi sono tre madreviti (ECROUS) b, b, b: 2.° alle due estremità di questo pezzo è unita per mezzo di due *cursori* (CHAPES) di rame d, d, una riga flessibile e, e, e, alla quale si dà la curvatura convenevole, premendo in tre de' suoi punti non le viti che passano per le madreviti.

ARCO (s. m.) *delle gallerie. Cordone del quadro di poppa.* FAUSSE GALERIE. *A SHAM-GALLERY.*

Pezzo di legno arcato che si vede in alcune navi, che non hanno galleria all'intorno dalla poppa, ove questa dovrebbe essere.

ARDENTE, add. *Nave ardente.* VAISSEAU ARDENT. *A GRIPING SHIP OR A SHIP WHICH CARRIES A WEATHERLY HELM.* Epiteto che si dà ad una nave la quale abbia molta disposizione di venire al vento e di stringerlo, il che può risultare dalla sua costruzione, dal suo stivaggio, dalla posizione dei suoi alberi o delle sue vele, quando il suo centro di gravità, che si può considerare come un perno sul quale la nave si maggira, è troppo vicino alla prua, o quando essa presenta troppa superficie al vento o al fluido, nella parte che è all'indietro del centro di gravità. Si può correggere questo difetto diminuendo le vele posteriori, come la mezzana o la contromezzana, e spiegando più vele sul davanti, come i flocchi.

ARENA. V. *Sabbia.*

ARGAGNO, s. m. *Paranco.* PALAN. *A TACKLE.* Si dice appresso i Veneti la combinazione di grosse taglie ordite a due e quattro vette, che serve a muovere o alzare grossi pesi. Tale è il rappresentato (Fig. 193) per tesare lo straglio di maestra.

ARGANELLO, s. m. *Tornello.* DAVIER. *THE DAVIT IN A LONG BOAT.* E un cilindro di legno, lungo da tre o quattro piedi, sostenuto sul suo asse orizzontalmente da due stanti. Questi sono curvi, e nella loro estremità inferiore girano intorno ad un asse di ferro stabilito alla poppa o alla prua della scialuppa. Possono inclinarsi e sporgere fuori della stessa sino ad un certo segno, e dar luogo al passaggio di una corda o gherlino, che, girando con le proprie aspe il cilindro, s'avvolge allo stesso per sollevare un'ancora. Quando l'arganello non è in servizio, si dispone orizzontalmente per mezzo dello stesso asse verso il primo banco della scialuppa.

ARGANO, s. m. CABESTAN. *CAPSTERN OR CRAB.* Macchina di legno rinforzata di ferro, della forma a un dipresso di un cilindro, posta verticalmente, che si fa girare sopra un perno per mezzo di manovelle o aspe che vi passano attraverso, e mentre gira, si avvolge intorno ad esso una corda la quale avvicina alla macchina i grossi pesi che sono attaccati all'estremità della stessa corda, e che vogliousi muovere o sollevare.

Gli argani sono di un uso grande nella marina, per eseguire le manovre più forti: le navi da guerra ne portano due, chiamati il *grande* ed il *piccolo argano*.

*Argano grande di una nave.* GRAND CABESTAN D'UN VAISSEAU. *THE MAIN CAPSTERN.* Serve principalmente a salpare, cioè, a levare le ancore. È stabilito sul primo ponte, all'indietro della boccaporta del deposito de' viveri; penetra a traverso il secondo ponte, sopra il quale si solleva circa cinque piedi; sicchè vi sono due piani ai quali si applicano egualmente le aspe, per farlo girare, con che si raddoppia la forza movente.

Questo argano ha il diametro inferiore di tanti pollici, quanti piedi ha la nave nella sua maggiore larghezza. Il diametro della sua testata superiore è minore di un ventiquattresimo dell'inferiore; e siccome questa dimensione è troppo grande per poterlo fare di un pezzo solo, così esso si compone nel modo che si spiegherà qui sotto, e la descrizione si renderà più chiara osservando le fig. 83, 84, 85, 86 che rappresentano l'argano grande di una nave di 80 cannoni, con la scala di due linee per piede.

La fig. 83 rappresenta l'elevazione geometrica dell'argano grande. La fig. 85, la sua parte più bassa nella quale vi è il perno. Nella fig. 84 si vede l'argano tagliato in due parti, per mezzo, dall'alto al basso, per dimostrare tanto la sua struttura interiore, quanto la sua connessione con le parti adiacenti della nave. In tutte queste figure le stesse lettere indicano le stesse parti dell'argano.

AA. *La miccia* o *l'anima* (LA MECHE. *THE BARREL, THE MIDDLE PIECE* OR *BODY OF THE CAPSTERN*) è un pezzo di legno tagliato a otto facciate, nella parte dove si debbe aumentare il suo diametro, per formare le due campane dell'argano, e ritondato nell'intervallo che si dee lasciare tra le stesse, per il passaggio attraverso del secondo ponte e per il suo giuoco.

BB. Sono otto pezzi chiamati *ascialoni* o *scialoni dell'argano*, *castagne dell'argano* (FLASQUES ou TAQUETS. *WHELPS OF THE CAPSTERN*), i quali si applicano a ciascuna facciata della miccia, per accrescere la sua circonferenza. Ciascuno di questi pezzi è attaccato alla miccia con tre chiodi, e quando tutti sono adattati alla stessa, pare che formino un corpo solo. Si fanno così le due campane dell'argano. La parte superiore, dove si applicano le aspe, si chiama *il cappello* o *la testa* (LE CHAPEAU ou LA TETE. *THE DRUM-HEAD OF THE CAPSTERN*)

(Ven. *la beretta*), e la parte inferiore, intorno alla quale si avvolge la corda, si nomina più propriamente *la campana* (La cloche du cabestan. *The part of the capstern round which the rope is woond*); essa è della forma di un cono tronco. In ciascuno degli ascialoni, al sito del cappello è fatto un foro D, il quale penetra tutto l'ascialone ed anche una parte della miccia. L'uso di questi buchi è di ricevere *le aspe* o *leve* o *manovelle dell' argano* (Les barres ou leviers du cabestan. *The bars of the capstern*). Ciascuno di questi buchi è guernito di due lastre di ferro C, C per impedire che non restino deformati, e che il legno non sia logorato dall' azione delle aspe. Il cappello è rinforzato da tre cerchj o fasce di ferro che lo circondano orizzontalmente; un cerchio è posto all' orlo inferiore dei buchi, il secondo all' orlo superiore, ed il terzo a pari della sommità del cappello.

Si fanno tutto all' intorno della campana delle scanalature, T, T o intagli dall'alto al basso, affinchè restino degl' intervalli per il passaggio dell' aria, onde la corda che vi si avvolge e scorre sopra, non si riscaldi. Nella circonferenza inferiore della campana si fanno sei o otto intagli, *tacche*, F, F, destinate a ricevere le *linguette* o *scontri* (Élinguets. *Pawls*) P F. Questi sono due pezzi di legno che girano intorno ad un chiodo fitto in un *tacchetto* o *sola* E, inchiodata sul ponte all' indietro dell' argano. L' uso di queste *linguette* o *scontri* è di arrestare l'argano, e d' impedire che disviri, o giri in contrario, per la forza della gomona, quando si vuol sospenderne l' azione (fig. 87).

L' estremità inferiore della miccia che forma il piede dell' argano, oltrepassa la campana inferiore di otto a nove pollici, e non ha che all' incirca la metà del diametro superiore. Si pianta in questa un perno di ferro G, sul quale l' argano gira contenuto nella sua *scassa* (Carlingue. *The step*). Questa estremità della miccia è guernita tutto all' intorno di lastre di ferro K K, per impedire che il pezzo non si guasti con lo sfregamento: la miccia anch' essa è guernita di simili lastre di ferro K K (Fig. 83, 84) nel luogo dello sfregamento contro la *mastra* o *fogonadura* (Étambrai. *Partner*) dell' argano nel secondo ponte.

Le parti della nave necessarie a designare la posizione del grande argano, sono notate nella fig. 84 con linee punteggiate e con i seguenti numeri.

1. *Scassa dell' organo grande.* Carlingue du grand cabestan. *The partner of the main capstern.* Ha nel mezzo un buco rotondo per ricevere l' estremo inferiore della miccia, ed è gueroita in questo luogo d' una *piastra* (Ven. *Placca*) di ferro o di metallo fonduto H H, chiamata *piattello* (Ecuelle. *The saucer*) dell' argano per sostenere la pressione e lo sforzo del perno nel girare.

2. *Bagli del primo ponte.* (Baux du premier pont. *Beam of the lower gun-deck*) sopra i quali è solidamente stabilita la scassa dell' argano.

3. *Tavole del primo ponte.* Bordages du premier pont. *Plank of the first-deck.*

4. *Mastra o fogonadura dell' argano grande. nel secondo ponte, stabilita sopra due bagli del secondo ponte.* Étambrai du grand cabestan. *The partner of the capstern in the upper deck.*

5. *Bagli del secondo ponte.* Baux du second pont. *Beams of the upper-deck.*

Si ha cura di lasciare tra i bagli una distanza alquanto maggiore del maggior diametro dell' argano per poterlo far passare, o quando si mette al suo luogo, dopo che si è compiuta la costruzione della nave, o per levarlo nell' occasione di doverlo racconciare.

6. *Tavole del secondo ponte.* Bordages du second pont. *Planks of the upper-deck.*

*Le aspe del grand' argano* sono rappresentate nella fig. 88; le L, L, sono più corte e servono per il cilindro superiore, e le M, M, per l' inferiore, il quale ha una dimensione maggiore, e per il quale in conseguenza richiedonsi delle aspe in [illegible]zione più lunghe.

L' argano disegnato in questa tavola ha otto buchi per otto aspe; nondimeno la maggior parte delle navi d' ottanta, e anche di meno di ottanta ne hanno di nove, e talvolta pure di più aspe. Gli argani variano anche nella loro costruzione, e se ne vedono di quelli ne' quali il buco per l' aspe, la scanalatura della campana, gl' incastri o tacche per le linguette trovansi nella stessa linea, e sono fatti per metà in ciascuno ascialone: in altri diversamente. Tutte queste varietà per altro si possono riguardare come arbitrarie, e si è giudicato di dare qui la costruzione più solida e più regolare.

Le navi a tre ponti hanno il loro grande argano triplo, cioè a tre piani, ai quali

s' applicano altrettanti ordini di aspe, disponendo sopra i tre ponti un numero di uomini proporzionato allo sforzo più grande che si dee fare in queste navi per salpare l' ancora.

*Il piccolo argano* ( LE PETIT CABESTAN. *GEAR CAPSTERN*) ha il suo piede sul secondo ponte, sul davanti della boccaporta della camera delle gomone. Gira anch' esso sopra un perno, come l' argano grande, in una sola, inchiodata su questo ponte. Attraversa il castello di prora, e si solleva sul piano di questo circa cinque piedi. È composto di una miccia, di otto ascialoni o castagne, applicate nel medesimo modo di quelle dell' argano grande, e la di lui costruzione è simile, a riserva che ha una sola campana la quale si manovra sul castello di prora, e che la sua miccia discende sola al secondo ponte; come si può vedere nella fig. 89 che rappresenta il piccolo argano di una nave di 80 cannoni, tagliato in due parti per il suo mezzo, dall' alto al basso, come lo è l' argano grande nella fig. 84. Questo argano piccolo serve per tutte le manovre forti del davanti della nave.

Gli argani delle navi da guerra inglesi sono più leggieri di legname, ancorchè a proporzione sieno di diametro maggiore de' nostri. Se ne vede la costruzione nella fig. 7 che rappresenta un argano semplice, o un piccolo argano. La parte inferiore dell' argano doppio non è che una ripetizione della campana superiore. Questi argani sono coperti di una *testa* o *cappello*, fatto di un pezzo riportato di legno d' olmo, e indipendente dal corpo della macchina: non sono nè così elevati, nè così massicci e pieni di legname, come sono i nostri, avendo non pertanto un grande diametro. Ciò che rende questi argani inglesi più leggieri, è principalmente la distanza tra gli ascialoni, i quali non si toccano tra di loro, come negli organi francesi. Sono inchiodati ciascuno a parte sulla miccia, e sono tenuti uniti con due riempitori, alto e basso, in ciaschedun intervallo tra due ascialoni.

Alcuni di questi argani hanno delle linguette o scontri, che meritano d'essere avvertiti. Ogni ascialone porta un chiavistello di ferro, che vi è fermato con un forte chiodo o perno, intorno al quale egli gira ( Fig. 90, a, a, a ).

Questi chiavistelli si rialzano contro l'argano, quando non se ne fa uso; ma quando debbono servire, si lasciano cadere tutti, come si vede in h, e s' incocciano in uno degli anelli della catena posta intorno alla mastra. Così l' argano trova tanti punti di fermata quanti sono gli ascialoni. Questo apparecchio semplice e della più perfetta solidità merita d'essere imitato.

I puntoni e le fosse che servono al carenaggio delle navi, a metterle all' acqua e ad altre manovre molto considerabili nei porti, sono muniti di gran numero d'argani, la costruzione de' quali è molto diversa da quella degli argani delle navi. Non sarà fuori di proposito il dare la descrizione di uno di questi argani ( Fig. 91, 92, 93, 94 e 95 ).

Questi argani ( Fig. 91 ) sono composti di due parti: la più bassa è un cilindro, intorno al quale s'avvolga la corda che si vuol far agire: la parte alta termina in un maschio quadrato o in un cappello che ha un diametro eguale a due diametri e mezzo del cilindro. Questo cappello è circolare e molto simile ad una mola, eccetto che al di sopra è convesso. È composto di quattro pezzi di asse, congiunti insieme nel modo seguente: Taglinsi questi pezzi a forma di semicircolo, ciascuno de' quali ha la metà dell' altezza che si vuol dare al cappello, sicchè due di questi, essendo uniti per il loro diametro, formano un circolo perfetto che fa tutto il contorno del cappello, e la metà della di lui grossezza. Si uniscono gli altri due pezzi nello stesso modo, e si mettono sopra i primi, sicchè i loro diametri si taglino ad angoli retti. Il cappello è legato con quattro cerchj di ferro, due de' quali circondano al mezzo dell' altezza, un terzo è posto sulla sommità del cappello, e l'altro al di sotto. Fatto così il cappello, vi si pratica un incastro per ricevere il maschio del cilindro, che dee penetrare tutta la grossezza del pezzo inferiore e la metà del superiore, ed entrare per conseguenza sino ai tre quarti dell' altezza del cappello.

L' altezza totale è di quattro piedi e mezzo; e gli aspi dell' argano si manovrano sopra il ponte, dove posa il piede dalla macchina. Affinchè poi abbia un sostegno, si stabilisce ad una certa altezza un' intelajatura di legname, composta di quattro stanti o piè dritti, fortificati ciascuno con due bracciuoli inchiodati sopra di essi e sul ponte; indi di quattro traversi che sono legati con la testate de' piè dritti all' altezza di circa tre piedi; e finalmente

di tre asse stabilite su questi traversi che lasciano nel loro mezzo un buco a guisa di nostra, nel quale gira il cilindro dell' argano.

La figura ne farà comprendere bastantemente la costruzione. La scala delle figure è di quattro linee per piede.

La fig. 91 rappresenta un argano di puntone in prospettiva, con tutta la costruzione che lo circonda. Si vede alla fig. 92 il cilindro dell' argano, il cui piede è guernito di un perno di ferro, e la cui estremità superiore termina in un maschio quadrato. Questo cilindro è guernito di due cerchj di ferro, uno abbasso e l' altro in alto.

La fig. 93 rappresenta il cappello veduto per di sotto, coll' incastro destinato a ricevere il maschio del cilindro.

La fig. 94 il cappello veduto per di sopra: le linee punteggiate in queste due figure indicano la posizione de' buchi per gli aspi che sono al numero di otto, e i due diametri, uno de' quali è punteggiato, mostrano in ciascuna di queste figure i pezzi ond' è composto il cappello.

La fig. 95 è un piano preso a raso del ponte, nel mezzo del quale è ritenuto il cilindro dell' argano.

Le linee punteggiate in questa figura marcano i traversi e le asse stabilite in alto de' piè dritti, all' altezza di circa tre piedi, per assicurare la parte alta del cilindro.

ARGANO *volante*. CABESTAN VOLANT. *A CRAB, WHICH MAY BE SHIFTED FROM PLACE TO PLACE, AS OCCASION REQUIRES.*

Chiamansi così gli argani simili a quelli che si adoperano nell' interno de' paesi, che si trasportano agevolmente da un luogo all' altro, dove debbono servire, fermandoli con corde a qualche oggetto stabile. La loro testata è d' ordinario traforata con tre buchi che la trapassano da parte a parte, gli uni sopra gli altri.

È manifesto che l' argano propriamente non è che una leva o un aggregato di leve, alle quali sono applicate più potenze; perciò, secondo la legge delle leve, e fatta astrazione dallo sfregamento, la potenza è al peso, come il raggio del cilindro alla lunghezza della leva cui è applicata la potenza; e la velocità o lo spazio percorso dalla potenza, è a quello percorso dal peso, come è la lunghezza della leva al raggio del cilindro. Quanto meno di forza s' impiega per tirare un peso, tanto più di spazio si dee far percorrere alla potenza. La lunghezza delle leve o aspe debb' esser proporzionata allo spazio che è limitato nel bastimento; avvertendo insieme che non siano troppo corte, onde la potenza non sia obbligata ad esercitare troppo sforzo.

*Virare all' argano.* VIRER AU CABESTAN. *TO HEAVE AT THE CAPSTERN.* È l' azione di far girare l' argano per mezzo delle sue manivelle o aspe.

*Mandare un uomo all' argano.* ENVOYER UN HOMME AU CABESTAN. *TO SEND A MAN TO THE CAPSTERN TO BE FLOGGED.* È un castigo per i mozzi e per gli uomini dell' equipaggio, che consiste a farli mettere sull' argano del castello di prua, per essere sferzati o battuti col cordino.

ARIA, s. f. AIR. Questa parola, oltre la nota sua significazione di *fluido elastico che cinge la terra*, esprime ancora nella marina la quantità di moto che una nave conserva dopo che la cagione della sua impulsione è cessata. Così, si dice che una nave ha dell' aria, quando continua a progredire senza vele, o in calma, o dopo aver preso vento in faccia. Si dà dell' aria ad una nave, per virar di bordo col vento in prua, affinchè essa vada sempre avanti nel tempo di questa manovra, e non perda cammino retrocedendo. Le si dà aria facendo che le vele portino in pieno.

*Avere dell' aria.* AVOIR DE L' AIR. *TO HAVE A FRESH WAY THROUGH THE WATER.*

*Ammorzare l' aria di una nave.* AMORTIR L' AIR D' UN VAISSEAU. *TO STOP A SHIP'S WAY.* È arrestare la sua marcia e la sua velocità bracciando le vele in faccia; cioechè si fa quando si vuol dar fondo, affinchè il bastimento, in vece di correre verso la sua ancora, faccia al contrario tesare la gomona, onde l' ancora morda il fondo.

*Da dell' aria alla nave per virare di bordo. Fa portare la vela, o abbrivo.* DONNE DE L' AIR AU VAISSEAU POUR VIRER DE BORD. *GIVE THE SHIP WAY THAT SHE MAY STAY.* Si dà sovente questo comando prima di virare di bordo, e riguarda il timoniere che dee poggiare un poco, e far portar le vele a pieno.

ARIA (s. f.) *di vento.* AIR DE VENT. *A POINT OF THE COMPASS.* Uno de' trentadue venti che si distinguono nella circonferenza dell' orizzonte, o una delle trentadue divisioni o rumbi della rosa de' venti. Per conseguenza vi sono 11° 15′ da un' aria all' altra.

ARIGOLA. V. *Agghiaccio.*

ARMAJUOLO, s. m. ARMURIER. *THE ARMOURER OF A SHIP OF WAR.* Ufficiale destinato sulla

nave ad aver cura della riparazione e del mantenimento delle armi, ferramenti, lucchetti, come ancora del raddobbo delle trombe, e anche della riparazione delle vetriate, quando non vi sia imbarcato un vetrajo. L'armajuolo è un uffiziale non marino, e debb'essere subordinato al capitano d'armi.

*Capo armajuolo.* MAITRE ARMURIER. *Armourer.* In un porto è il capo dell'officina degli armajuoli, dove si fanno, si racconciano, si ripassano i fucili, moschettoni e arme bianche, e tutto ciò che alle stesse concerne. Egli è incaricato della cura e del mantenimento della sala d'armi.

**ARMAMENTO**, s. m. ARMEMENT. *The equipment or fitting out of a ship or of a fleet.* Ven. *Armo.*

L'otto d'equipaggiare o guernire e munire una o più navi da guerra, per andar in mare. Armamento si dice e s'intende talvolta il numero d'uomini che compongono lo stato maggiore e l'equipaggio di una nave. Quindi si dice, uno *stato grande d'armamento* (UN GROS ÉTAT D'ARMEMENT), quando vi sono più uomini e più munizioni in proporzione di quello che siano d'ordinario.

*Armamento.* ARMEMENT. Significa ancora il tempo che dura il lavoro d'equipaggiare la nave, cioè, dal momento di darla a carena sino al giorno dell'uscita dal porto per mettersi in rada.

*Inventario dell'armamento* (INVENTAIRE ou ÉTAT D'ARMEMENT), cioè del numero, qualità e specie di attrazzi, apparecchi, munizioni che debbono servire a ciascuna nave, secondo il suo rango.

**ARMARE** (v. a.) *una nave.* ARMER UN VAISSEAU. *To arm a ship for war, to fit out a ship, or equip her for a voyage.* È equipaggiarla o guernirla di tutto ciò che è necessario per mettersi in mare. Si dice per analogia anche de' bastimenti mercantili.

Per armare una nave da guerra, quando le paratie, i tramezzi, i compartimenti e luoghi de' depositi sono fatti, e non rimane cosa alcuna da racconciare nel di lei corpo, vi si mettono gli alberi maggiori, si carena da amendue i suoi bordi o fianchi, e si fodera di rame. V. *Alberare, carenare, foderare.* Quando è raddrizzata in acqua, si destinano gli uomini che debbono in essa servire e formarne l'equipaggio. Si ripulisce la stiva e vi si dispongono la zavorra, le botti per l'acqua, le munizioni, i *rispetti* o *riserve*, le provvigioni, i viveri, e generalmente tutto ciò che si colloca nel corpo della nave, giusta la situazione destinata ad ogni oggetto ed allo stivaggio più conveniente. Nello stesso tempo si mettono al loro luogo le sartie e le altre manovre dormienti o ferme; successivamente si dispongono i bassi pennoni e loro guernimenti: indi si passa agli alberi di gabbia, poi a quelli di pappafico e loro guernimenti. Si dispongono i pennoni degli alberi superiori al loro luoghi, e le manovre correnti de' pennoni; finalmente le vele e le loro manovre, sino a tanto che la nave sia fornita di tutto ciò che le bisogna per navigare e per combattere.

Nell' equipaggiare le navi si distingue *l'armare in guerra* e *l'armare in pace.* ARMER EN GUERRE et ARMER EN PAIX. Una nave armata in guerra, è una nave sulla quale si sono imbarcate le munizioni e gli uomini portati dal regolamento per il suo armamento completo, secondo il suo rango, in tempo di guerra. Una nave armata in pace, è una nave da guerra, che, essendo armata per una spedizione politica in tempo di pace, ha un equipaggio minore, e minore quantità di monizioni, secondo ciò che è regolato per quest' oggetto in ogni rango di navi.

*Nave armata in corso.* VAISSEAU ARMÉ EN COURSE. *A ship fitted out as a privateer.* È un bastimento che dei negozianti o altri particolari equipaggiano in tempo di guerra per correre su i bastimenti mercantili dei nemici e farne presa. Sono quelli che altrimenti chiamansi *corsali* (CORSAIRES).

*Bastimento armato metà in guerra, metà a mercanzia.* VAISSEAU ARMÉ MOITIÉ GUERRE, MOITIÉ MARCHANDISE. *A merchant ship fitted out in time of war, so as to be in a state of defense, and able to make prizes.* Si dice un bastimento che è equipaggiato in tempo di guerra da negozianti per oggetti di commercio, e che insieme ha de' cannoni, delle armi, ed un equipaggio più forte, per difendersi al caso d'un incontro coi nemici, ed anche per fare delle prese, se si presenta l'occasione. Veo. *Nave atta.*

*Nave armata in flauto* (VAISSEAU ARMÉ EN FLUTE. *A ship armed en flute*) significa una nave di linea, nella quale si sopprimono tutti i cannoni della batteria di corridore, e vi si lascia una parte de' cannoni delle batterie superiori. Serve di magazzino

o di bastimento di trasporto al seguito di un' armata navale. V. *Flauta*.

*Armare i remi*. ARMER LES AVIRONS. *To ship the oars*. È disporli sul bordo della scialoppa, lancia o schifo, e passare gli stroppoli o frenelli agli scalmi per essere pronti a servire e a vogare al primo comando.

ARMATA *navale*, s. f. ARMÉE NAVALE. *A large fleet of ships of war*. È una forza grande composta di molto numero di navi da guerra. Quando il numero delle navi di linea, non comprese le fregate, è minore di ventisette, non è un' armata navale, ma una *squadra*.

Un' armata navale è divisa in tre squadre, la prima delle quali forma il corpo di battaglia, la seconda è la vanguardia, la terza è la retroguardia; ciascuna delle quali è comandata da un uffiziale generale, e sono d' ordinario distinte coi colori bianco, turchino, e mezzo bianco e mezzo turchino. Ogni squadra ha tre divisioni.

Si usa di non contare le armate navali se non che per il numero delle navi di linea, delle quali sono composte, e non si riguardano le fregate, le flutte, i brulotti, i bastimenti di trasporto, se non come accessorj.

*Armata sottile*. Si diceva appresso i Veneti quella formata di galee, galeotte e altre barche di basso bordo.

*Armata grossa*, quella composta di navi di rango.

ARMATORE, s. f. ARMATEUR. *Owner of a merchant-ship; a privateer*. È un particolare che fa armare uno o più bastimenti, o in corso o in mercanzia, e ne è il proprietario.

*Armatore* si prende talvolta come sinonimo di *Corsale* ( CORSAIRE. *A privateer* ); e si dà questo stesso nome al bastimento, ma impropriamente.

ARMATURA, s. f. ARMURE. Termine di costruzione. *Armatura di un baglio*. ARMURE D' UN BAU. *The middle piece of a beam, when made of three pieces*. Si dà questo nome al pezzo di mezzo di un baglio composto di tre pezzi di legno, il quale si unisce e si lega con i due laterali, e loro procura la forza e il sostegno necessario.

*Armatura di un albero*. ARMURE D' UN MAT. *The side pieces of a made-mast*. Questi pezzi chiamansi *Lapazze* (Ven. *Fettoni*) ( JUMELLES ) nella composizione di alberi di più pezzi, o nel rinforzare alberi che si riconoscono deboli.

ARMEGGIARE. V. *Ormeggiare*.

ARMEGGIO. V. *Ormeggio*.

ARMIZZO. V. *Ormeggio*.

ARPAGONI, s. m. pl. Uncini, graffi di ferro, co' quali si fermano i piccoli bastimenti. V. *Rampicone*.

ARPESE. V. *Spranga*.

ARRANCARE, v. a. *Andare a voga forzata*. *Vogare di forza*. ALLER A TOUTES RAMES. Termine di galera, onde si dice anche a *voga arrancata*, quando i rematori fanno molta forza sul remo, e ne immergono la pala profondamente nell' acqua, prendendo un più lungo tratto per la voga.

ARREDARE, v. a. *Guernire una nave*, *attrezzare una nave*. GRÉER UN VAISSEAU ou GARNIR UN VAISSEAU. *To rig a ship*. È fornire una nave di tutte le sue corde, bozzelli e manovre di qualsivoglia sorta, così ferme come correnti, delle sue vele, ed altri utensili necessarj al maneggio delle stesse per la navigazione. Si dice anche *arredare*, *allestire*, *guernire una scialuppa*. ( GRÉER UNE CHALOUPE ).

ARREDI, s. m. pl. *Guernimenti*, *sortimenti*, *assortimenti*, *attrazzi*. AGRÈS. *Rigging*. I cavi, i bozzelli, le teste di moro, le sartie, gli stragli, i paranchi, le gomone, ed in generale tutte le manovre ferme e correnti d' una nave.

*Arredi ed apparecchi*. AGRÈS ET APPARAUX. Significa più collettivamente tutti gli effetti necessarj ad una nave, per metterla in istato di manovrare e di far vela. Pare che la voce *Apparecchi* ( APPARAUX ) sia più particolarmente applicata a tutto il complesso delle più grosse taglie, a molte puleggie dirette o di ritorno, ed a tutti i cavi che insieme concorrono per una manovra: e il termine *Arredi* ( AGRÈS ) abbia significato più generale.

ARREGGITORI. V. *Galleggianti*.

ARREMBAGGIO. V. *Abbordaggio*.

ARRENARE, v. n. *Dare in secco*, *rimaner nelle secche*, *incagliare*. ENGRAVER, S'ENGAGER DANS LE SABLE, S'ASSABLER, ÉCHOUER. *To run a ground*, or *to be stranded*. Si dice quando i bastimenti toccano e s' arrestano in un fondo di sabbia o di fanghiglia.

ARRIDARE, v. a. *Arridare una corda*. RIDER UN CORDAGE. *To taughten a rope*. È tesarla per mezzo de' colatoj.

*Arridare le sartie*. RIDER LES HAUBANS. *To set up the shrouds*.

*Arridare gli stragli*. RIDER LES ÉTAIS. *To set up the stays*.

ARRIONDA *i bracci*. Comando ad uo uffiziale subalterno nel girar di bordo eol venio in faccia, e significa che subito che il timone è tutto alla banda, o si è fatto orza alla banda e si è mollata la scotta del trinchetto e de' flocchi di prua, si faccia-bracciare sopravvento il parrocchetto, senza però mollar la bolina tanto ehe venga a sventare.

ARRIVARE, v. n. *Prender terra*. ARRIVER, PRENDRE TERRE. *To ARRIVE AT THE LAND.*

*Arrivare, poggiare*. ARRIVER. *To BEAR UP, TO BEAR AWAY*. Piegare il corso secondo la direzione del vento.

*Arrivare, poggiare a poco a poco*. ARRIVER EN DÉPENDANT, EN RONDISSANT. *To BEAR AWAY BY DEGREES IN ORDER TO WEATHER A CAPE.*

ARRIZZARE (v. a.) *la lancia e metterla in nave*. METTRE LA CHALOUPE DEDANS OU A BORD. *To HOIST AND TAKE THE BOAT ON BOARD.*

ARSENALE, s. m. ARSENAL. *A ROYAL DOCK-YARD, TOGETHER IT'S WARREN OF GUN WARF.* Ricinto in una piazza marittima, per contenere tutti i magazzini, cantieri, officine necessarie alla costruzione e raddobbo delle navi da guerra, fregate ed altri bastimenti appartenenti al sovrano, al loro approvvigionamento e al loro armamento.

Un arsenale debb' essere fortificato, e, se si può, isolato, onde essere custodito con facilità, e trovarsi al coperto delle sorprese del nemico. Debbe avere il minor numero possibile di sortite. Bisogna ch' egli sia bastantemente spazioso, onde si abbia una grande estensione di rive morate, e luogo per tutti i magazzini necessarj alla conservazione degli attrazzi delle navi e d'altri bastimenti, un magazzino generale per le provvigioni d' ogni sorta, una corderia, una sala d' armi, una sala ampia per disegnare i sesti, un parco d' artiglieria, delle tettoje e magazzini per gli alberi, legname, bottame ecc.; degli scali e cantieri per la costruzione delle navi; de' bacini e forme per rifare e raddobbare i bastimenti; una macchina o maneina da inalberare; delle officine d' artefici di tutte le arti relative alla marina, come girellaj o bozzellaj, trevieri o velaj, remaj, bottaj, falegnami, scultori, carradori, tornitori ecc. La fonderia, la fucina, l' officina del magnano, la pegoliera debbono essere separate dal resto, e, se si può, circondate d' acqua, per prevenire i pericoli degl' incendj. L' arsenale debbe avere alla sua portata un forno da pane e da biscotto, de' magazzini di viveri, e un ospitale pe' marinaj e per gli operaj; ma questa parte conviene che sia fuori del ricinto.

Si debbe stare sempre in guardia per prevenire gl' incendj in un arsenale; perciò i magazzini di polvere debbono esserne molto lontani: non si dee permettere che entri nel porto verno bastimento, il quale abbia a bordo della polvere; e quelli ehe sono carichi di materie combustibili, come canapa, catrame ecc., tengansi lontani dalle navi e dai magazzini. Tutti i magazzini, ne' quali sono riposte materie infiammabili, abbiano delle secchie, botti, ganci, scale, trombe da incendj; e nessun operajo o marinajo possa fumare o far fuoco. Debbono esservi delle buone guardie a tutte le sortite, e delle sentinelle distribuite ne' posti importanti, una nave da guerra all' uscita dalla parte del mare, e delle patasce galleggianti nelle diverse parti del porto, con corpi di guardia.

Gli arsenali più rinomati sono quelli di Brest, di Tolone, di Rochefort, dell'Oriente, di Portsmouth, di Ferol, di Cartagena in Europa, di Venezia, di Copenhagen, di Carlscrona, di Cronstadt, dell' Avana nell' isola di Cuba.

ARSENALOTTI, s. m. pl. Nome collettivo che si dà in Venezia agli artefici d' ogni classe che lavorano nell' arsenale, e sono soggetti alle discipline del luogo. Erano anche la guardia del maggior consiglio quando si adunava nelle feste, armati di brandistocchi.

ARSILIO, s. m. Corpo di galera sguernito d' ogni e qualunque corredo, e che si dispone o per essere disfatto o per qualche uso secondario, come di prigione o di ospitale.

ARTIGLIERIA, s. f. ARTILLERIE. *ARTILLERY.* Nome collettivo di tutti i cannoni, mortaj ed altre bocche da fuoco che esistono in un porto, e di tutto quello che è necessario per il loro servizio.

*Artiglieria (parco d')*. PARC D'ARTILLERIE. *ARTILLERY GROUND* OF *GUN-WHARF*. È in un arsenale di marina un ricinto nel quale si tengono i depositi di cannoni, le sale d'armi, i magazzini d' effetti d' artiglieria, e le officine nelle quali si lavorano le carrette e gli utensili pei cannoni ecc.

*Artiglieria di una nave*. ARTILLERIE D'UN VAISSEAU. *THE ORDNANCE OF A SHIP OF WAR.* L' artiglieria di una nave è composta di tutti i cannoni che formano le diverse sue

batterie, de' loro utensili e del loro apparecchio. Le ordinauze hanno regolato i calibri dell' artiglieria delle navi da guerra fraucesi ai sette seguenti: 36, 24, 18, 12, 8, 6, 4. Si dice che una nave ha un'artiglieria più forte d'un' altra, per significare che porta de' cannoni di più grosso calibro.

ASCE *grande*, *scure*, *mannaja*. GRANDE HACHE. COIGNÉE. *Axe*..

ASCETTA *da legnajuoli*. Ven. *Manerino*. PETITE HACHE. *Small axe*.

*Ascetta torta*. ERMINETTE, HERMINETTE. *Adz*. Piccola asce curva che serve a lavorare nel concavo de' legnami.

ASCIA, *Asce*. s. f. HACHE. *Axe* or *hatchet*, *chipax*. Strumento di ferro da tagliare, fatto a foggia di zappa, ma più largo e più corto, proprio de legnajuoli e bottaj.

*Ascia* (*maestro d'*). CHARPENTIER. *Carpenter*.

ASCIA *d'armi*. *Picozza di punta e di taglio*. HACHE D'ARMES. *A pole axe* or *battle axe*. Fig. 243. Specie di accetta, di cui si armano i marinaj nel caso di abbordaggio. Sono fatte a un dipresso come le accette comuni, fuorchè hanuo dalla parte opposta al taglio una lunga punta di ferro. Servono a tagliare le manovre del nemico, a rompere e aprire le casse di fuoco, se ve ne sono, a distruggere e forzare i trinceramenti, e ad uccidere i nemici. Qualche volta servono ai marinaj e ai soldati per moutare all'abbordaggio in una nave più alta della loro, piantando un certo numero di picozze, con la punta nel fasciame della nave nemica, e facendo come de' gradini per arrampicarsi sul bordo.

ASCIALONI, s. m. pl. *Mensole*, *beccatelli*. TASSEAUX. *Brackets*. Legni a foggia di mensole che si adattano e si conficcano in altri per sostenere qualche oggetto, o per ingrossare a foggia di cono qualche legno, come nell'argano. Ven. *Fantinetti*.

ASCIARE, v. a. HACHER. *To cut with an axe*, *to chip*, *to square*. Digrossare legni coll' ascia.

ASPI, s. m. pl. *Aspe dell' argano*. BARRES DU CABESTAN. *Bars of the capstern*. Sono legni squadrati e forti che nelle grosse navi hanno quattro o cinque pollici di grossezza, e introdotti ne' fori del cappello dell' argano, servono a far forza per girarlo.

ASSERVA. *Tenere all' asserva*. TENIR LE VENT. *To keep the luff*, *to keep the wind*, *to work to windward*. Si dice del mantenere la nave colla prua diritta al punto, verso del quale si è destinato di navigare.

ASSETTO (s. m.) *d' un bastimento*. ASSIETTE D'UN VAISSEAU. *The trim of a ship*. Accomodamento, ordine di tutti gli oggetti in un bastimento, sicchè abbia la sua giusta immersione, il suo equilibrio, il suo livello.

ASSETTARE (v. a.) *un bastimento*. AJUSTER, ARRANGER, METTRE EN ASSIETTE UN VAISSEAU. *To trim a ship*. Acconciare, accomodare, disporre, mettere in assetto tutti gli oggetti d' un bastimento.

ASSICURARE, v. a. ASSURER. *To insure*. *Far sicurtà* si dice del traffico che si fa tra negozianti, alcuni de' quali, mediante una certa somma o premio, rispondono col proprio degli effetti, bastimenti e mercanzie che alcuni altri espongono ai viaggi di mare.

*Assicurare la bandiera*. ASSURER LE PAVILLON. *To fire a gun under the ship's proper colours*. E tirare da poppa un colpo di cannone caricato a palla, inalberando la propria bandiera, in tempo di guerra, per confermare a una nave che s' incontra, che il bastimento è della nazione di cui spiegò la bandiera. Questo uso sembra generalmente conosciuto e rispettato da tutte le nazioni marittime dell' Europa.

*Assicurare l'ancora col serra bozza*. BRIDER L'ANCRE CONTRE LE BORD AVEC LA SERRE-BOSSE. *To seize the anchor with the shank-painter*, *to stow the anchor on the bow*. V. *Serra bozza*.

ASSICURATORI, s. m. pl. ASSUREURS. *Insurers*. Sono quelli che rispondono delle perdite e danni che possono accadere ad una nave, o al suo carico nel tempo di un viaggio di mare, mediante una somma che è ad essi pagata dall assicurato. Gli assicuratori d'ordinario sono una società di molti: vi sono anche in alcune piazze delle compagnie formate per questo, sotto il nome di *Camere di sicurta* (CHAMBRES D'ASSURANCE. *Insuring office*).

ASSIOMETRO, s. m. AXIOMÈTRE. *Tell-tale of the tiller*. È una macchina posta davanti al timoniere, sotto il parapetto del casseretto, nelle navi che si governano con la ruota. V. *Ruota del timone* e *Timone*.

Serve a conoscere la posizione della manovella del timone, ed a misurarne l'angolo.

Consiste questa macchina in un canale di legno stabilito dinanzi al parapetto del casseretto, nel quale scorre un fior di giglio. Una cordicella fermata al suo mezzo fa, come la trozza sul mulinello grande, molti giri intorno ad un piccolo mulinello, che è situato dinanzi alla ruota del timone, e

sullo stesso assè. Questa cordicella, ovita con la ruota e con la manovella del timone, fa andare e venire, per mezzu d'alcuni bozzelli di ritorno posti agli angoli, il fior di giglio a cui è annessa con le sue estremità a destra e a sinistra.

Quando il fiore di giglio è sulla linea di mezzo del canale, cioè al punto di mezzo della nave, si vede che la manovella è dritta: si conosce parimente che essa è a destra o a sinistra, a misura che il fior di giglio si allontana dal mezzo del canale verso una banda o verso l'altra. Quindi il fior di giglio rappresenta esattamente la posizione della manovella del timone.

Il canale retto, sul quale scorre il fior di giglio, è tangente a un arco simile a quello del punto della manovella, dove sono incocciate le trozze: questo canale rappresenta in piccolo l'arco più grande. Il rapporto di questi due archi è eguale a quello che hanno tra di loro i diametri dei due mulinelli. I gradi sono segnati su questa tangente, secondo i metodi che si hanno dalla geometria.

Questa invenzione semplice è bellissima e utile per facilitare agli uffiziali i comandi che devono dare ai timonieri; perciocchè essendo la manovella nella santa Barbara, non potrebbero senza l'assiometro vedere a colpo d'occhio la posizione attuale del timone.

ASTA ( s. f. ) *di bandiera*. BATON D'ENSEIGNE, BATON DE PAVILLON. *FLAG-STAFF or ENSIGN-STAFF*. Piccolo albero o lunga pertica di legno d'abete, che serve per inalberare la bandiera, e passa per un cappelletto posto sul mezzo nel più alto della poppa, pendente un poco all'indietro. Si guernisce la sommità di questo bastone con un pomo dorato o dipinto, nel quale sono incassate la puleggie per cui passa la drizza della bandiera.

*Asta micciera*. BATON A MECHE, BOUTE-FEU. *LINT-STOCK*. Piccolo bastone fatto a tornio, lungo circa duo piedi, guernito per l'ordinario ad una estremità, di una piccola forca di ferro a cui si fissa una miccia, che serve a dar fuoco al cannone. All'altra estremità ha un ferro a punta, per mezzo del quale si pianta l'asta sul ponte vicino al cannone nel tempo del combattimento, o quando sia per cominciare.

*Asta di fiamma*. BATON DE FLAMME. *THE STICK or STOCK OF A PENDENT*. Piccolo bastone a cui sta annessa la fiamma e la corda che serve ad issarla sulla cima degli alberi, e all'estremità de' pennoni. V. *Fiamma*.

*Asta di segnale o bastone di comando*. BATON DE COMMANDEMENT. *ENSIGN-STAFF AT THE MAST-HEADS*. E un'asta di bandiera sulla cima degli alberi, così chiamata, perchè porta una bandiera o segno di comando, che indica il grado dell'uffiziale generale che comanda, secondo l'albero sul quale è piantata. D'ordinario l'estremità superiore o quel tratto dell'albero di pappafico che si lascia onde sopra la sua incappellatura, è destinata a portare la bandiera di comando.

*Asta di bandiera di prua*. BATON DE PAVILLON DE BEAUPRÉ. *JACK-STAFF*.

*Asta della bandiera*. BATON DE PAVILLON, MAT DE PAVILLON. *FLAG-STAFF, ENSIGN-STAFF*.

*Asta di pennello o girotta*. FUT DE LA GIROUETTE. *STOCK OF A VANE or VANE-STOCK* (Fig. 215, b, b).

*Asta di ferro della tromba*. VERGE DE POMPE. *PUMP-SPEAR*.

*Asta di legno della tromba*. BATON DE POMPE. *PUMP-STAFF*.

*Asta di poppa. Ruota di poppa*. ÉTAMBOT. *THE STERN-POST*.

*Asta di prua. Ruota di prua*. ÉTRAVE. *THE STEM*. Nap. *Primo*.

*Asta di gagliardetto o piè di gallo*. Piccola e lunga banderuola che suol terminare in punta, che si suol mettere in cima de' calcasi delle galeotte e delle galee.

*Asta del gran diavolo* (Nap.) o sia *del Flocco*. È quella che si fa uscire par la testa di moro del bompresso per uso delle vele di straglio di prua.

*Aste o buttafuori* (BOUTE-HORS. *BOOMS*) diconsi anche i bastoni degli scopamari e dei coltellacci.

ASTELLA, s. f. *Stella. Accolamento*. ACULEMENT. *RISING OF THE FLOOR-TIMBERS*. È la curvatura o rialzamento che si dà ai madieri, dal quale risultano i tagli delle opere.

ATTACCATOJO, add. m. *Ponte volante*. PONT VOLANT. *A HANGING STAGE*. È un piano formato di tavole che si sospende con due funi luogo il bordo d'una nave, e sopra il quale stanno i carpentieri e calafati per lavorare al di fuori della stessa e per calafatarla, fig. 318.

ATTENTI *al comando, alla voce*. A LA VOIX. *SILENCE, or MIND THE SONG*. Avvertimento che si dà a' marinaj che manovrano, di far attenzione al comando e di operare d'accordo.

ATTERRAGGIO, s. m. ATTERRAGE. *LAND-FALL, or MAKING OF THE LAND*. Luogo dove si viene a riconoscere la terra ritornando dal

mare, dopo una lunga traversata, nel tempo della quale se ne era perduta la vista. Esprime anche l' aziune ed il momento di riconoscere la terra.

Dicesi un buon atterraggio ( BON ATTERRAGE. *GOOD LAND-FALL* ), quando si trova un sito della costa, facile a riconoscersi, ed esente da pericoli.

*Fare un atterraggio*. FAIRE UN ATTERRAGE. *TO MAKE THE LAND*.

*Essere all' atterraggio*. ETRE AUX ATTERRAGES. *TO BE AT LAND-FALL*. È avvicinarsi alla terra, senza però vederla ancora, quando si viene da un lungo viaggio.

ATREBICE, *atrepice*, s. f. AVANT EXTÉRIEUR DU VAISSEAU. *THE HEAD OF THE SHIP ON THE OUTWARD*. I due lati o fianchi del davanti del vascello dalle spalle sino alla ruota di prua, cioè, dalle parasarchie di trinchetto allo sperone di prua.

ATTRAZZARE, v. a. GRÉER. *TO RIG*. Guernire una nave di tutte le sue cordo, taglie e manovre di qualunque sorta, stanti e correnti, delle suo vele ed altri utensili necessarj al maneggio per la navigazione.

ATTRAZZATORE, s. m. AGRÉEUR. *RIGGER*. Colui che provvede gli attrezzi della nave.

ATTRAZZATURA, s. f. *Guernimento*. GRÉEMENT. *RIGGING*.

ATTRAZZO, s. m. *Attrezzo*, per lo più in plurale *attrezzi*, *attrazzi*. AGRÈS. *RIGGINGS*. È un nome collettivo che esprime una gran quantità di cose necessarie per certi usi, tanto per la guerra, quanto per la marineria. *Arredi* è più proprio delle cose che servono per ornamento.

AUGNARE, v. a. COUPER A ONGLET. *TO CUT IN THE SHAPE OF A NAIL*. Dicesi del tagliare o mozzare qualsivoglia cosa, come mazza, trave o pietra, in modo che nel principio del taglio si faccia angolo ottuso, e nel fine angolo acuto a similitudine d' un piano inclinato. Dicesi anche tagliare a *schisa* o in *tralice* o a *quartabuono*.

AUGNATO, add. *da augnare*. *Tagliato in tralice*, ovvero *a quartabuono*. COUPÉ A ONGLET.

AUGNATURA, s. f. COUPURE A ONGLET. *A CUT IN THE SHAPE OF A NAIL*.

AURICHE, add. *Vele auriche*. Ven. *Vele a taglio*. VOILES AURIQUES. *SHOULDER-OF-MUTTON SAILS*. *BERMUDOES SAILS*, *LUG SAILS*. Non si ha un termine italiano accettato per esprimere questa classe di vele. Nui useremo lo stesso termine francese.

Chiamansi vele auriche quelle, un lato delle quali è annesso o fermato lungo l'albero, d'ordinario con un allacciamento di corde, oppure con più cerchj di legno, per la facilità d'issarle e abbassarle. Per conseguenza queste vele portansi sempre tutte a sinistra o a destra dell'albero, e si cazzano sempre dalla parte di sottovento.

Vi sono diverse specie di vele auriche. La prima specio rappresentata nella fig. 50 serve di gran vela agli *sloops*, ai cutteri, alle geolette, ai brigantini ecc. Il lato più alto e più piccolo di queste vele è inferite ad un pennone corto, o, o, che chiamasi *pic* (*PICGAFF*), ed il lato inferiore è inferito e si spiega sopra un pennono più lungo, che si chiama *ghisso o boma* (GUI. *THE MAIN BOOM*). La vela si issa e si abbassa lungo l'albero, issando il pic o il piccolo pennone superiore, quando si vuol farla servire, oppure abbassandolo in parte o totalmente, quando si vuol diminuire la vela prendendo terzaruoli, o quando si vuol abbassarla sino alla coverta del bastimeoto.

Il ghisso resta sempre abbasso: esso è mobile al piedo dell'albero, come intorno ad un ceotro, per mezzo d'un gancio di ferro piantato nell' estremita interiore del ghisso, e che gira in un occhio di ferro, il quale è attaccato ad un cerchio pure di ferro che cinge l'albero in questa parte. Si orienta il ghisso, e per conseguenza la vela a destra e a sinistra, girandolo più o meno intorno all' albero secondo l'obbliquità del vento o la direzione della rotta.

Queste vele hanno una drizza, s, s, allacciata all'estremità del pic rasente l'albero che serve ad issarle e abbassarle.

Quando si vuol prendere un terzaruolo, si prende nella parte inferiore della vela. Sull' altra estremità del pennone o pic vi è una mantiglia, r, r, chiamata *martinetto* ( MARTINET. *THE PEEK HALIARD OF A STANDING*), che serve a sosteoere il pennone, quando la vela è alta, prima di cazzarla, onde assoggettarla e tenerla tesata.

Quando si vuol ammainare o abbassare la vela per iminuire il suo effetto, si comincia dal mollare questa mantiglia o martinetto.

Questo pennone ha un braccio t, t, per tenere ferma la vela ed orientarla secondo il vento.

La scotta 3, 3, della vela passa per una rotella posta nell'estremità anteriore del ghisso e ritorna verso il piede dell' albero per annodarsi ad un tacchetto. Siccome il ghisso ha una lunghezza e peso considerabile,

così conviene adattare alla sua estremità una mantiglia *a a* detta di *ghisso* ( BALANCINE DE GUI. *Topping-lift* ), la quale serve ad alzarlo e a sostenerlo.

*Il paranchino di ritegno p p*, incocciato all' estremità inferiore del ghisso, serve a tenerlo fermo, onde non si allontani dalla posizione nella quale si è orientata la vela al più presso, che si allenta quando si vuol poggiare.

La seconda specie di *vela aurica* si chiama *vela a corna* ( VOILE A CORNE ). Queste vele sono simili a quelle della prima specie. Il pennone superiore *z*, *y* porta il lato minore della vela, e il lato maggiore o inferiore della vela non è invergato ad alcun ghisso o boma. Hanno una drizza del pico *s s*, la mantiglia o martinetto *r r*. Una mura *v* tiene la vela sempre ferma al piede dell' albero, ed una scotta *u* serve a cazzarla. S' imbrogliano con le caricafondi, o con più se sono grandi. Questa sorta di vele serve di mezzatra ad alcuni bastimenti, come alle checchie, alle bojera, alle galeotte olandesi, ad alcune scialuppe, e tiene luogo di mezzana nei senali. Veggonsi dei bastimenti i quali hanno la mezzana col pennone a corna, ciocchè per altro è di cattiva pratica, perchè è difficile di tenere questo pennone fermo nella stessa posizione quando il bastimento rolla, non bastando i ritegni che si appoggiano alle estremità delle corna ( Fig. 51 ).

La terza specie di vela aurica si chiama *vela a tarchia* o *a balestone* ( VOILE A LIVARDE ou A BALESTON ). Questa non è inferita a pennone: il suo angolo superiore *c* è portato all' infuori e sottovento da una lunga antenna *a a*, chiamata *balestone* o *struzza*, la quale attraversa diagonalmente la vela stessa, appoggiata al basso dell' albero in *b*, e assicurata allo stesso con uno stroppo o allacciatura. Ha una drizza *d* annodata all' estremità superiore del lato che è annesso all' albero. Una specie di mantiglia *f f* ritiene l' estremità superiore del balestone. Questa corda annodata alla testata dell' albero passa per un bozzello stroppato all' estremità del balestone, indi per un altro bozzello, legato con una sagola all' albero a lato della parte ferma del balestone, e ritorna ad annodarsi verso il piede dell' albero. Questa specie di mantiglia può servire a cazzare la vela. Alando sulla stessa si fa avvicinare la cima del balestone all' albero, e con ciò la vela si può ripiegare sullo stesso, quando insieme si abbia l' attenzione di cazzare proporzionatamente la scotta *g*. Tale mantiglia, che per lo più è semplice, si fa talvolta doppia, particolarmente in alcuni bastimenti olandesi di grandi dimensioni, che portano vele di questa specie. Si aggiunge a queste manovre un braccio *c* per tener fermo l' alto del balestone nella posizione che conviene all' obbliquità del vento e alla direzione della rotta ( Fig. 52 ).

Per lo più soltanto alcuni piccoli bastimenti olandesi come gli *Heus*, le *Cagues*, i *Koffs* e alcune scialuppe o lance leggiere portano questa sorta di vele.

Evvi ancora un' altra specie di vela auriche usata negli *Houari*, e che portano lo stesso nome, cioè di *vele di Houari*. Tutte le vele auriche sono eccellenti per istringere il vento.

AUSTRO, s. m. *Ostro*. SUD. *South*. È la parte meridionale, direttamente opposta al Norte.

*Austro. Ostro. Austrino.* VENT DE SUD. *South wind*. V. *Rosa*.

*Australe terra. Emisfero.* Quella parte della superficie del globo che è dall' Equatore verso l' Ostro.

AVANTI, prep. e avv. *Davanti*. AVANT. Questa voce serve ad esprimere la situazione relativa de' bastimenti e di altri oggetti esteriori agli stessi. Un tale bastimento *è avanti* ( EN AVANT ou DE L'AVANT. *Ahead* ) un tal altro. Un bastimento *è avanti a noi* ( DE L'AVANT A NOUS. *Ahead of us* ).

*Il vento gira per davanti*. LE VENT SE RANGE DE L'AVANT. *The wind scant afore*.

*Un bastimento si fa più avanti di quello ch' egli è*. UN VAISSEAU SE FAIT DE L'AVANT. *A ship is astern of one's reckoning*. Per errore di stima nel calcolo del viaggio si giudica più avanti nel suo cammino di quello ch' egli sia in fatto. Un bastimento è più *avanti nella linea di battaglia* ( EN AVANT DE LA LIGNE DE BATAILLE. *Headmost* ), cioè il primo della linea in marcia.

AVANTI. AVANT. *Pull away*. È voce di comando ai rematori onde facciano forza maggiore sui remi.

*Avanti tribordo, avanti babordo*. AVANT TRIBORD, AVANT BABORD. *Pull starboard or larboard*. *Avanti chi può, chi è pronto* ( AVANT QUI PEUT, AVANT QUI EST PARÉ. *Pull with the oars that are shipped* ). Le quali espressioni servono ad indicare brevemente a qual parte dei rematori sia diretto il comando per accelerare la marcia o per dirigere il bastimento.

**AVARIA**, s. f. AVARIE. *Average or damage.* È il danno sofferto nel viaggio dal bastimento o dal carico, ed anche la spesa impreveduta fatta nel viaggio per urgenza.

Distinguonsi due avarie, cioè *avaria grossa* o *comune* ( AVARIE GROSSE ou COMMUNE. *The large and common average* ), e *avaria semplice* o *particolare* ( AVARIE SIMPLE ou PARTICULIÈRE. *The simple or particular average* ) La prima abbraccia le spese straordinarie che furono necessarie nel viaggio per la conservazione del bastimento e del carico. Tali sono i riscatti, i getti in mare, le spese di carico particolare o di un embargo impreveduto. L'avaria semplice risguarda i danni per le perdite di alberi, di attrezzi, di ancore che accadono in mare. Alla stessa si riferiscono le alterazioni che soffrono le mercanzie del carico per l'umidità, per le burrasche, pel mar grosso. Le *minute avarie* ( MENUES AVARIES. *Small averages* ) sono le spese di piloti locatieri o costieri, e di dazj. L'avaria è ancora la base del pagamento che si fa al capitano del bastimento mercantile per l'attenzione a cura ch'egli ebbe della mercanzia caricata, cioè, oltre il prezzo del nolo, gli si accorda un prezzo di ricompensa, ciò che si dice *dargli un tanto per cento d' avarie* ( TANT POUR CENT D'AVARIES ).

**AVER** *male di mare.* V. *Mareggiare.*

**AVVALLAMENTO** *del ponte* V. *Abbassamento.*

**AVVAMPARE**, v. n. *Fare una vampa, una fumata per segnale.* FLAMBER UN VAISSEAU. *To hoist a particular ship's signal in a fleet.* Significa un segnale di rimprovero che si fa dal comandante della squadra o dell' armata ad un vascello per non aver obbedito agli ordini stabiliti.

**AVVENTURA** ( s. f. ) *grossa. Bomeria.* GROSSE AVENTURE. *Bottomry.* Imprestanza di danaro per costruire o per armare un bastimento per un viaggio determinato a rischio e pericolo, cioè da non essere rimborsato, se il bastimento è preso dai nemici, o si perde per naufragio, e da essere restituito con molto profitto, se il viaggio è felice. V. *Imprestito.*

**AVVIARE** (v. a.) *la tromba. Caricare la tromba.* ENGRÉÑER LA POMPE. *To fetch the pump.* È gettare dell' acqua nella parte superiore della tromba e muovere lo stantuffo, affinchè i cuoj dello stesso si ammorbidiscano e si adattino bene alle pareti della tromba, onde si possa farne uso con effetto. Questa precauzione è necessaria se la tromba da qualche tempo è restata inoperosa.

**AVVISO**, s. m. AVISO. *Advice-boat.* È un bastimento destinato a portare dispacci, avvisi e ordini premurosi.

**AVVISTARE**, v. a. MESURER AVEC LA VUE. Guardare, misurare con la vista, prendere e tenere di mira alcuni oggetti.

**AVVOLGERE.** V. *Serpeggiare.*

**AZZA**, s. f. *Punta d' abbordaggio.* HACHE D'ARMES. *Axe or pole axe.* Sorta d' arme in asta, lunga circa tre braccia, con ferro a punta in cima e a traverso, a questo da una parte appuntato, dall' altra a guisa di martello. Serve negli arrembaggi.

**AZZIMUTTO**, s. m. AZIMUTH. *Azimuth.* L'azzimutto di un astro è l'arco dell' orizzonte compreso tra il meridiano di un luogo e il verticale che passa pel centro dell' astro. Questo arco è la misura dell' angolo assimuttale, cioè dell'angolo che si fa al zenit dal verticale dell' astro e dal meridiano. L' azzimutto è il complemento dell' amplitudine.

*Azzimutto magnetico.* AZIMUTH MAGNÉTIQUE. *The magnetical azimuth.* È l'arco compreso dal meridiano magnetico e il verticale che passa pel centro dell' astro.

*Bussola azzimuttale.* COMPAS AZIMUTHAL. *Azimuthal compass.* Bussola di variazione, per mezzo della quale si osserva la declinazione e la variazione magnetica. V. *Compasso.*

## B

**BABORDO**, s. m. e avv. BABORD. *Larboard.* La parte sinistra del bastimento guardando da poppa a prua. La parte destra si dice *tribordo* o *stribordo* ( TRIBORD. *Starboard* ).

*Guardia di babordo.* LES BABORDAIS. *The larboard watch.* Quella parte dell' equipaggio che debbe fare la guardia alla sinistra. Onde si comanda *Babordo al quarto* ( BABORD AU QUART. *Larboard watch* ).

*Fuoco babordo.* FEU BABORD. *Fire the guns on the larboard.* Comando ai cannonieri di babordo di dar fuoco ai loro cannoni.

*Babordo la manovella.* BABORD LA BARRE. *Port the helm or port.* Comando al timoniero di portare la manovella a sinistra.

*Babordo un poco.* BABORD UN PEU. *Port a little.*

*Babordo tutta.* BABORD TOUT. *Hard-a-port.*

*Non venire a babordo.* DÉFIE BABORD, NE VIENS PAS SUR BABORD. *Don't come a port.* Sono comandi al timoniero per regolare i movimenti del timone.

*Bracciare babordo.* BRASSER BABORD. *To brace larboard.* V. *Bracciare.*

*Scia babordo.* Scie babord. *Hold water with the larboard oars.* Comando per fare sciare i rematori alla sinistra solamente.

*Babordo* significa ancora tutti insieme i cannonieri a sinistra, come anche tutti i marinaj a sinistra. In questo senso sono i comandi soprammentovati.

**BACCALARI**, s. m. pl. *Bracciuoli de' baccalari.* Baccalas; courbes de baccalas. *A sort of standing knees on the deck of a galley or xebec, projecting of each side above the row-locks.* Sono legni conficcati sopra la coperta della galea, che sporgono all' infuori sopra il mare.

Questo termine, conosciuto soltanto nel Mediterraneo, indica alcuni pezzi di costruzione nelle galee: sono bracciuoli che attraversano la coverta per di sopra, sulla quale è assicurato uno de' loro rami, mentre l'altro che si rileva, forma una specie di mensola che sporge all' infuori. Così sono disposti in tutta la lunghezza del bastimento. Sopra i baccalari appoggiansi gli aposticci.

Gli sambecchi hanno anch' essi de' bracciuoli chiamati baccalari, un ramo de' quali è inchiodato sul ponte, e l' altro contro il bordo: ve n' è uno per ogni intervallo tra i portelli. Questi pezzi però non vi sono se non che in quegli sambecchi il cui ponte è affatto convesso, e che hanno da amendue le parti del ponte una piatta forma volante a carabottino, lungo la batteria, per mettere i cannoni a livello, la quale senza di questo si troverebbe sopra un piano molto inclinato. I baccalari servono a sostenere questa piattaforma: sono altresì necessarj per legare e sostenere il bordo del bastimento, e ad impedire che non rientri indentro, per lo sforzo de' colpi di mare, o per effetto dell' età. Gli sambecchi di nuova costruzione, dove il ponte non ha convessità maggiore di quella che abbiano le navi, fregate ed altri bastimenti, ne' quali i cannoni posano sopra i ponti, non hanno bracciuoli di baccalari.

**BACIARE**, v. a. Baiser. *Block and block.* Si dice della combinazione, nella quale i due bozzelli di un paranco o altre manovre si toccano.

*Cazza a baciare le scotte di gabbia.* Comando per far intendere che si hanno a cazzare le scotte sino a che la bugna venga a toccare il bozzello.

*Cazzar la mezzana a baciare.* Border l'artimon. *To haul the mizen-sheets close aft.*

**BACINO** (s. m.) *di un porto.* Bassin d'un port. *A basin or a small harbour, within a large one or a wet dock.* È un luogo rinchiuso ed appartato in un porto di mare, dove i bastimenti sono al coperto dai cattivi tempi e dal mar grosso. In questo senso è sinonimo di *Darsena* ( Darce. *A basin of a port*).

*Bacino o forma.* Bassin ou forme. *Basin or a dock or a dry dock.* È uno spazio scavato sotto il livello del mare, murato e guernito di porte per chinderlo ed aprirlo, quando si vuol dare il passaggio all' acqua del mare, o impedirlo, per costruire in esso, e particolarmente per raddobbare con maggior comodo le navi. Chiamasi più propriamente *Forma.* V.

**BADARE**, v. n. *Stare attento.* Veiller. *To watch, to attend, or take care of any thing.* È aver cura di qualche cosa con particolar attenzione, in qualche circostanza in cui una manovra o un movimento può essere necessario.

Dicesi *badare*, *stare attenti alle drizze*, *alle scotte* ( Veiller les drisses, les écoutes. *Stand by the haliards, the sheets*), e alle altre manovre delle gabbie o de' pappafichi, quando in un temporale in cui si teme che il vento rinforzi troppo, si comanda ai marinaj di tenere queste corde in mano, per essere pronti a mollarle al primo segnale che si dia loro, onde ammainare poi le vele e sollevare il bastimento dalle forze che lo farebbero inclinare soverchiamente, esporrebbero a pericolo la sua alberatura e metterebbero a risico il bastimento.

*Attenti alla drizza della gabbia di maestra.* Veille a la drisse du grand hunier. *Stand by the main top-sail haliard.* A questo comando qualcuno de' marinaj di guardia dee tenersi vicino alla drizza della gabbia di maestra e prenderla in mano, per essere pronto a mollarla d'un tratto, quando sarà avvertito.

*Attenti alle scotte.* Veille les écoutes. *Stand by the sheets.* È un comando simile che riguarda le scotte, onde alcuno le tenga in mano, pronto a mollarle al primo cenno, se il vento rinforza troppo.

*Attenzione.* Veille, veille. *Have a care.* Avvertimento generale relativo alle diverse manovre delle drizze e delle scotte, mediante le quali si può sollevare il bastimento dallo sforzo che sopra d' esso fanno le vele, affinchè tutti siano pronti a mollarle secondo

il bisogno, per ammainare, se il nembo o il gruppo di vento è forte e pesante.

BADERNA, s. f. BADERNE. *Mat.* Specie di corda piatta, fatta a mano, di otto o dieci capi di sfilacce intrecciate insieme a guisa di stuoja. Serve per fasciare le gomone o le manovre dormienti. Si circonda di baderne l'albero di maestra e quello di trinchetto, nel luogo cui si appoggiano i peononi, sicchè si formi una grossezza alla quale si appoggiano i paglietti che si stabiliscono sotto i pennoni, e impedisca che freghino sull' albero.

Le baderne servono anche a molti altri usi analoghi. Si ricuoprono i pennoni in certi luoghi per garantirli dallo sfregamento, si fasciano e si guerniscono le mocche, i collari ed i colatoj degli stragli.

*Baderna di burello de' bassi pennoni.* BADERNE DE BOURRELET DES BASSES VERGUES. *DOLPHIN OF THE MAST.*

BAGLIETTATO. BARROTÉ. *FULL TO THE BEAMS*, *A VESSEL WHICH IS MUCH LADEN* OF *OVER-LADEN.* Si dice un bastimento sopraccaricato e così pieno, che dalla stiva ai baglietti non resta luogo da riporvi cosa alcuna. In questo senso si dice:

*Baglietiare* un bastimento. BARROTER UN VAISSEAU. *TO FILL A VESSEL UP TO THE BEAMS, TO OVER-LOAD A SHIP.* V. *Sopraccaricare.*

BAGLIETTI, s. m. pl. *Lat.* BARROTS, LATTES. *FLAT BEAMS OF THE DECKS, IN FRENCH SHIPS.* Sono travicelli o legni collocati per traverso della nave tra i bagli, e paralleli a questi, per formare e sostenere i ponti. Per l'ordinario i baglietti hanno la stessa grossezza dei bagli, ma sono meno grossi. Sono sostenuti dai traversi (TRAVERSINS), piccoli pezzi di legno posti di traverso tra i bagli di tratto in tratto. In questi si conficcano i chiodi de' majeri dei ponti come ne' bagli.

Si mette per lo più un baglietto nell' intervallo tra i due bagli, e se questo intervallo è considerabile, se ne mettono due e tre, sicchè vi sia almeno un vôto e un pieno. In questo caso la loro larghezza è varia, ma la grossezza è sempre eguale a quella dei majeri. Diconsi anche *baglietti* (BARROTS. *BEAMS OF THE POOP*) quelli che sostengono l'intavolato del casseretto, i quali sono larghi e di poca grossezza.

BAGLIETTINI, s. m. pl. *Traversi.* BARROTTINS, TRAVERSINS. *LEDGES PUT ACROSS THE DECK-BEAMS, IN FRENCH SHIPS.* Sono indicati nella fig. 59, *k*, *k*.

*Baglietiini di carabottino.* BARROTTINS DE CAILLEBOTIS. *LEDGES OF THE GRATINGS.* Sono que' pezzi di legno lunghi, squadrati e sottili che servono a formare i quartieri di graticolato per chiudere le boccheporte.

*Baglietiini di boccaporta.* DEMI-BARROTS D'ÉCOUTILLE, DEMI-BARROTS. Que' baglietti che restano tagliati, e s' intestano nelle traverse delle boccheporte.

BAGLIO, s. m. BAU. *BEAM.* Chiamansi bagli le grosse travi (*l*, *l*, fig. 59), messe a traverso della nave da un fianco all' altro, nel verso della sua larghezza, per sostenere i tavolati de' ponti. Il peso de' cannoni è sostenuto dai bagli, quindi è che il servizio delle batterie produce più da vicino lo scotimento della nave. Per rendere i ponti più solidi, si mettono tra i bagli degli altri pezzi *i*, *i*, chiamati *baglietti* (BARROTS. *FLAT BEAMS*) o *late* (LATTES). I bagli si appoggiano alle loro estremità sopra un pezzo di legno chiamato *dormiente* (BAUQUIÈRE. *CLAMP*), nel quale essi bagli s' incastrano a coda di rondine, e vi si mette inoltre, di sotto a ciascuna estremità di baglio, un pezzo in forma di mensola, che chiamasi *bracciuolo del ponte* (COURBE DU PONT. *THE HANGING-KNEE OF THE DECK*). Sono ancora tenuti al loro luogo ed alla distanza conveniente uno dall' altro, con de' pezzi chiamati *riscontri*, *riempimenti*, *tramisi* (ENTREMISES), i quali riempiono gli spazj tra le testate de' bagli, sopra il dormiente; e con degli altri piccoli pezzi *k*, *k*, posti tra i bagli di tratto in tratto, chiamati *traversi dei bagli* (TRAVERSINS DES BAUX. *SMALL CARLINGS*).

I bagli del primo ponte sono situati un poco più alti del forte della nave, a livello della linea del *puntale* (DU CREUX. *THE DEPTH OF THE HOLD*); il loro numero non è determinato, nè la distanza tra di loro: questo dipende dalla posizione delle boccheporte, delle mastre, degli alberi, del grande argano ecc. Oltre i bracciuoli, sono i bagli sostenuti nel mezzo dai *puntali* (EPONTILLES. *STADIONS* OF *PILLARS*).

I bagli del secondo ponte sono disposti nella stessa verticale di quelli del primo, ne' luoghi dove debbono esservi delle aperture corrispondenti a quelle del primo ponte: tali sono le boccheporte e tutte le aperture che comunicano dal secondo ponte al primo. Si dà a questi d'ordinario due pollici di meno di *morello* o squadratura, di quella de' bagli del primo ponte. I bracciuoli in vece d'essere applicati sopra i bagli, sono apposti lateralmente, e il loro ramo

inferiore è inchiodato obbliquamente al fianco della nave, onde non diminuire nei luoghi de' bagli l'altezza tra i ponti, ciò che incomoderebbe il servizio della batteria: per la stessa ragione si dà a questi bagli più larghezza che altezza, per aumentare l'altezza tra i ponti, senza accrescere insieme l'opera morta della nave. Siccome questa ragione non sussiste per riguardo ai bagli del primo ponte, così conviene, non ostante la pratica contraria di molti costruttori moderni, continuare a mettere questi bracciuoli sotto i bagli, e non lateralmente, poichè è fuor di dubbio che li sostengono meglio contro lo sforzo all'ingiù del cannone, di quello che possano fare quando sono laterali.

I bagli de' castelli hanno tre o quattro pollici di squadratura meno di quelli del secondo ponte, e sono anche un poco più deboli dall'albero di mezzana all'indietro. Siccome questo spazio non sostiene cannoni, nella pratica francese, si possono disporre questi bagli a distanze eguali, eccettuato il luogo della scala che è sul davanti dell'albero di mezzana, e al di sopra dell'argano, che bisogna poter far passare senza disordinare i bagli, quando si vuol mutare o racconciare.

I bagli del casseretto, più comunemente chiamati *baglietti* o *late*, perchè sono larghi e piatti, possono essere disposti a distanze eguali tra di loro. Sono anch'essi stabiliti sopra un dormiente, come i bagli de' ponti. I ponti delle navi debbono essere convessi all'insù nel verso della larghezza, per lo scolo delle acque ai lati della nave. E quindi i bagli debbono anch'essi avere questa curvatura; e siccome è difficile di trovare de'pezzi di legno di lunghezza sufficiente per il mezzo della nave, che abbiano una curvatura regolare ed esente da difetti; così nelle navi da guerra i bagli si fanno ordinariamente di due o tre pezzi. Gli Olandesi però hanno per principio e per pratica costante nelle loro costruzioni, di fare i loro bagli tutti di un pezzo solo.

Il signor di Lironcourt nella sua *Costruzione pratica delle navi* ha così bene definita la maniera di formare i bagli di più pezzi, che per farne la descrizione non si può far meglio che copiarlo: vi si aggiungono però le figure che renderanno gli oggetti più sensibili e più chiari.

Si conoscono tre spezie di bagli composti: i bagli composti de' quali si fa uso più comunemente, sono quelli di due pezzi, ciascuno de' quali è lungo due terzi del baglio intero. Questi due pezzi si congiungono insieme per una metà, o almeno per un terzo della loro lunghezza; la loro intestatura si fa sulla parte verticale, ed è assicurata con due denti in ciascun pezzo. Questi denti contribuiscono a mantenere l'unione degli stessi pezzi, se tendessero a separarsi. Sono inchiodati a ciascun dente, e alle loro testate con due perni *ingiavettati* sopra viere (Fig. 60).

Tra i bagli composti di tre pezzi, i migliori sono senza dubbio quelli che sono formati da un primo pezzo che ha la larghezza e la lunghezza del baglio, e non più che la metà della grossezza; indi da altri due, ciascuno de' quali ha le medesime dimensioni, e la metà soltanto della lunghezza del primo. Questi due pezzi si uniscono testa a testa e col pezzo principale per mezzo di addentature fatte di distanza in distanza sulla faccia orizzontale, e alle addentature sono inchiodati con perni *ingiavettati* sopra viere. Questi due pezzi chiamansi *armature* (ARMURES) (Fig. 61).

I bagli della seconda specie, composti di tre parti, sono formati di due pezzi, ciascuno de' quali è lungo la metà del baglio, e la di lui dimensione intera sino alla metà di ciascun pezzo. Dalla metà di ciascun pezzo, cioè, dal quarto della lunghezza del baglio, si fa un incastro sulla facciata verticale, a cui si dà la profondità di un quarto della stessa facciata verticale, e che segue a sghembo sino all'altro quarto della stessa facciata, come si pratica per le imnorsature o calettature della chiglia, con la differenza che quelle de' bagli sono nel verso verticale, e quelle della chiglia nel verso orizzontale dei pezzi. Si fanno nello spazio di questo taglio a sghembo, e sopra ciascun pezzo, due denti, ciascuno di due pollici d'altezza, per incassarvi i pezzi d'armatura che vi si debbono applicare per tenerli uniti. L'armatura debb'essere per lunghezza un poco più della metà di quella del baglio, e avere la stessa altezza verticale. Si taglia la sua parte verticale interiore in modo da incassarsi esattamente nelle dentature fatte ne' due pezzi laterali. Si dà a questa armatura, verso il suo mezzo interiore sulla facciata orizzontale, la misura di tre quarti della larghezza del baglio, ed alle sue estremità un poco più del quarto. Questa armatura è assicurata alle sue due

estremità nel luogo d'ogni dente, con due perni ingiavettati sopra viere (Fig. 62).

I bagli che sono alle estremità della nave, o che vi si avvicinano, sono di un solo pezzo, dachè la nave è in queste parti ristretta e segnatamente verso il davanti.

*Mezzo baglio*. DEMI-BAU. *HALF BEAM*. È uno de' legni che servono a comporre un baglio di due pezzi. Chiamansi anche mezzi bagli que' pezzi che sono posti tra i due bagli, che limitano la gran boccaporta della nave, e terminano ai traversi della stessa. Però l'uso più ordinario è di riempire quest'intervallo con de' *baglietti*.

*Baglio maestro*. MAITRE BAU. *MIDSHIP-BEAM*. È il baglio posto verso il mezzo della nave, alla costa maestra, che è il luogo più largo. Talvolta si fa uso di questo termine per indicare la maggiore larghezza del bastimento. Così si dice *Questa nave ha quarantacinque piedi di baglio maestro*, o semplicemente *di baglio*; ma questa maniera d'esprimersi non è esatta, perciocchè la larghezza della nave si dee prendere dall'infuori all'infuori de' membri.

*Baglio del parapetto di prua*. BAU DU COLTIS. *THE COLLAR BEAM*. È il baglio che attraversa la nave sopra la costa del parapetto di prua, sul davanti della nave all'altezza delle soglie della seconda batteria. Serve di soglia ai portelli de' cannoni da caccia, e forma un gradino per entrare nella polena. Su questo baglio sono piantati gli stanti o piè dritti del parapetto. Questo baglio è incavato al mezzo di sua lunghezza per di sotto, in forma circolare, per lasciar luogo al passaggio dell' albero di bompresso, ed è legato con i fianchi della nave a destra e a sinistra con due bracciuoli orizzontali.

*Baglio falso*. FAUX BAU. *ORLOP-BEAM*. Sono i bagli che sostengono il tavolato del falso ponte.

BAGNA ASCIUGA, s. m. *Linea d'acqua*. LIGNE D'EAU. *WATER-LINE*. Quella parte della nave che è alla linea di fior d'acqua. V. *Linea*.

BAGNARE (v. a.) *le vele*. MOUILLER LES VOILES. *TO WET THE SAILS*. Gettar dell'acqua sulle vele, affinchè si gonfino i fili della tela, e questa si condensi, con che si ritiene di più il vento sulle stesse, onde se ne ha maggior effetto. Ella è una pratica de' corsali e delle navi cui si dà la caccia in tempo di guerra.

BAGNO, s. m. *Ergastolo*. BAGNE. *A SPACIOUS BUILDING FOR THE GALLEY-SLAVES IN A ROYAL DOCK-YARD*. Quel serraglio entro al quale, quando la ciurma è in terra, si tengono gli schiavi che per delitti sono condannati alla galera. Si cita quello di Brest, come il più bello e più bene inteso. Se ne trova la descrizione nella parte dell' *Enciclopedia Metodica* che tratta dell'architettura.

BAJA, s. f. BAILLE. *A HALF-TUB*. Specie di vaso o tinozza fatto d'un mezzo barile. Vi sono diverse baje; altre che servono alla bevanda de' marinaj; altre che diconsi *baje di combattimento* (BAILLES DE COMBAT), che si tengono sui ponti piene d'acqua per estinguere il fuoco che potrebbe comunicarsi per la polvere sparsa, e anche per rinfrescare i cannoni nel tempo della battaglia, bagnando il di dentro con le lanate, e il di fuori con le fretazze. Molti pensano che questa pratica, la quale per verità può far crepare i cannoni, debba essere rigettata. Altre baje servono a tuffarvi il pesce e le carni salate (Fig. 53).

*Baja dello scandaglio*. BAILLE DE SONDE. *A HALF-TUB OR BUCKET TO HOLD THE PLUMMET AND LINE ON THE DECK READY FOR SOUNDING*. Queste baje sono mezzi barili, nei quali si tengono le cordicelle e piombi di scandaglio.

BAJA, s. f. BAYE ou BAIE. *BAY*. Seno di mare nelle terre, più largo d'ordinario al suo mezzo che al suo ingresso. La baja è più grande della bajetta (*ANSE. COVE* or *BIGHT*) e minore del *golfo* (GOLFHE. *GULF*); e la sua imboccatura è più serrata di quella degli altri due seni nominati. Si dà d'ordinario il nome di baja ad un seno, dove vi sia luogo da dar fondo e sicurezza per le navi, e un porto ancora nell'interno, come la baja di Cadice. Appresso qualche scrittore di navigazione italiana si chiama *badia*.

BAJETTA, s. f. *Spiaggia*. ANCE, ANSE. *COVE* or *BIGHT ALONG THE SEA COAST*. Parte di una costa, dove il mare fa un seno circolare poco profondo.

*Bajetta di sabbia*. ANCE DE SABLE. *A SANDY BEACH*. Così chiamansi quelle che sono formate da una piaggia di sabbia. Queste sono talvolta terminate da due punte di rocce.

BALANZUOLE. V. *Mantiglie*.

BALAUSTRI, s. m. pl. BALUSTRES. *BALUSTES*. Pezzi torniti o intagliati che servono a formare il parapetto o il pettorale della galleria, come anche per guernire le scale.

BALESTONE, s. m. *Tarchia*. BALESTON, LIVARDE. *SPRIT OF A SHOULDER-OF-MUTTON SAIL*. V. *Tarchia*. *Struzza*.

BALESTRA. V. *Balestriglia.*

BALESTRIERE, s. f. pl. ARBALETRIÈRES. *PLANKS NAILED ON THE SIDES OF GALLEYS, BETWEEN THE ROW, LOCKS AND THE THWARTS, FOR THE SOLDIERS TO LYE UP.* Quel piano nelle galee ove sono le poste de' soldati. Le tavole ond' è formato, partono dalla crocetta del banco, e finiscono posando alla seconda reggiola presso all' aposticcio: si levano e si rimettono.

BALESTRIGLIA, s. f. ARBALÈTE, ARBALESTRILLE, FLÈCHE. *A CROSS-STAFF.* Istromento di astronomia che serviva molto in altri tempi per prendere l' altezza degli astri, e per determinare la latitudine del luogo nel quale si era sul mare. Al presente è poco usato, perchè non è suscettibile dell' esattezza necessaria in questa sorta di osservazioni. Egli è composto d' un lungo pezzo di legno a quattro facce nominato *freccia* (FLÈCHE. *STAFF*), e di tre o quattro pezzi nominati *martelli* (MARTEAUX. *CROSS*), posti perpendicolarmente alla freccia, per mezzo di un buco quadro che penetra ciascun martello nel suo mezzo, e per il quale passa la freccia. Si possono fare scorrere avanti e indietro questi martelli, come si vuole, lungo la freccia, la quale d' ordinario è graduata in tutte le sue facce in relazione a ciascun martello. Si fa uso d'uno de' grandi martelli, quando l' astro è molto elevato sopra l' orizzonte, e d' uno piccolo, quando l' elevazione dell' astro è piccola.

Il principio sul quale è costruito questo istromento è il seguente: Sia A M (fig. 40) la linea dell' orizzonte, S il sole, R I F la freccia, H L il martello. Essendo posto l' occhio in L, è chiaro che l' angolo H B L, fatto dal raggio del sole H B e dal raggio visuale L B, denota l' altezza del sole sopra l' orizzonte che supporremo, per esempio, di 80 gradi. Quest' angolo è diviso in due parti eguali con la freccia R I, sicchè gli angoli I B L e H B I sono ciascuno di 40 gradi; ed essendo rettangoli i due triangoli B I H, B I L, ne segue che gli angoli I H B, I L B sono di cinquanta gradi, poichè sono i complementi de' primi. Ora prendendo I H o I L per raggio, la linea I B sarà tangente di un angolo di cinquanta gradi, dal che si può dedurre per analogia, che ciascuno da' gradi segnati nella freccia sarà la tangente del complemento della metà dell' altezza osservata.

Vi sono due maniere di osservare l' altezza del sole con questo istromento: la prima servendosi della sua ombra, e volgendosi all' orizzonte dal lato opposto all' astro: questo è ciò che dicesi *prendere l' altezza per l' indietro* (PRENDRE HAUTEUR PAR DERRIÈRE). In questa posizione l' occhio è in L, e si ha l' altezza facendo incontrare allo stesso punto l' ombra del sole prodotta dall' estremità superiore del martello, e la linea dell' orizzonte veduta per l' altra estremità dello stesso martello. L'altra maniera dicesi *prendere l' altezza per davanti* (PRENDRE HAUTEUR PAR DEVANT), perchè l' osservatore si volge alla parte del sole, e l' occhio dee fare due raggi visuali E L M, E H S, uno all' orizzonte e l' altro all' astro, per le due estremità del martello. Si preferisce il primo modo che è più esatto, oltrechè affatica meno la vista, la quale ha un oggetto solo da osservare, e non è obbligata di fissare il sole.

Chiamasi *balestriglia a specchio* (ARBALÈTE A GLACE) una balestriglia che è munita al l' estremità del martello, d' uno specchio che ripercuote l' immagine del sole sopra una piastra che è all' estremità della freccia, aperta con una fessura, per la quale si dee cercare l' orizzonte, ponendo l' occhio all' altra estremità del martello. Si ha l' altezza ricercata, adducendo l' orizzonte e l' immagine del sole a questo stesso punto. Con questa balestriglia si prende sempre l' altezza per l' indietro.

Vi sono delle balestriglie in cui questa piastra nominata *girotta* (GARET) è mobile, ed il martello è fermo, ma o che il martello avanzi o venga indietro, o che così si muova la girotta, l' istromento è sempre regolato e graduato sullo stesso principio.

Si sono inventati degli strumenti più esatti di questo per osservare; ma siccome sono complicati e di caro prezzo, la balestriglia che è molto semplice, fu sempre in uso ne' bastimenti mercantili, anche dopo che l' invenzione d'istromenti più perfetti avrebbe dovuto farla abbandonare.

BALLA, s. f. BALLOT, BALLE. *A BAL, A PACK OF WARES.* Quantità di roba messa insieme, rinvolta in tela o simili materie per trasportarla di luogo in luogo.

*Fare le balle, abballare, imballare, abbalinare.* EMBALLER, EMPAQUETER, FAIRE UNE BALLE. *TO PACK UP.*

*Balle bene legate e magliate.* BALLES BIEN LIÉES.

*Sciogliere e rilegare le balle.* DÉFAIRE ET REFAIRE LES BALLES.

BALLUARI ( s. m. pl. ) *di poppa e di prora nelle galee*, sono que' palchi più alti che si fanno alla poppa e alla prora, e si chiamano nelle navi più propriamente *castelli* ( GAILLARDS ).

BALON, s. m. BALON. *A sort of galley or barge at Siam*. Bastimento a remi del regno di Siam, molto stretto e lunghissimo, scavato nel tronco di un solo albero: il suo bordo verso il mezzo è a fior d'acqua e le estremità sono molto rilevate. Vi è una specie di piccola cupola nel mezzo chiamata *chirola* dai Siamesi, la quale forma una camera per i passeggeri. Alcuni hanno sopra questa camera una piramide o campanile. Tutto è adorno di sculture, di ricche balaustrate, di ornamenti ricercatissimi d'avorio e pezzi di madreperla intarsiati ecc., e tutto è dipinto e dorato sino ai remi, i quali sono dorati o ricoperti di una lastra d'argento. La camera è tappezzata di qualche stoffa ricca, con le cortine simili. Questi *balon* portano d'ordinario la figura di qualche animale, uccello o rettile. Hanno sino a cento piedi di lunghezza, e appena sei di larghezza; e vi sarebbe ragione di sorprendersi che gli alti campanili e il rialzamento sul davanti e all'indietro, con le sculture e ornamenti di cui sono caricati, non li facciano rovesciare, se non si avvertisse che questi ornamenti per lo più sono di canne o d'altre materie leggerissime.

BALZI, s. m. pl. Sono alcune cinture con le quali si attaccano alle antenne e si sostentano in aria i marioari e le maestranze nelle occorrenze dei vascelli, affinchè far possano con sicurezza e senza pericolo i servizj necessarj.

BANCACCIA, s. f. È una banca che attraversa la poppa della galea, dove suol dormire il capitano. Si dice anche *bancaccia* una tavola che sta dietro la timoniera dove siedono i timonieri.

BANCAZZE. V. *Parasarchie*.

BANCHEARE, v. n. Mettere i banchi ad una galea.

BANCHETTE, s. f. pl. Sono le tavole alle quali appoggia il piede la ciurma quando voga.

BANCHI (s. m. pl.) *de' rematori*. BANCS DE RAMEURS. *Thwarts or seats of rowers*. Sono le asse sulle quali siedono i rematori nelle galee o ne' bastimenti minori.

*Banchi di sabbia*. BANCS DE SABLE. *Sand banks*. Parti del fondo del mare, coperte di poca acqua. Ve ne sono di due sorti: una è di quelli che non permettono ai bastimenti di passarvi sopra senza pericolare: in questo numero sono anche quelli che si scuoprono nella bassa marea. Vi sono banchi di sabbia, di fango, di conchiglie e misti di varie sorti di materie, dei banchi di ghiaja e de' banchi di roccia: questi sono i più pericolosi di tutti. Gli Olandesi per navigare nei loro mari, dove vi è gran numero di banchi di sabbia, hanno dei bastimenti a fondo piatto, e che pescano poco, i quali passano sopra i banchi e vi s'incagliano senza inconvenienti, quando l'acqua cala per la bassa marea, e si sollevano poi a marea crescente, senza la menoma avaria. Banchi d'un'altra sorte sono come quello di Terra Nuova, chiamato comunemente il *gran banco*; o il *Dogger-banc* ed il *Well-banc* nel mare d'Alemagna, i quali sono ben lungi dal cagionare verun periglio ai naviganti: al contrario vi si trova molta acqua, vi si naviga sopra in ogni tempo, e sono anche utili alla navigazione per la cognizione che procurano del luogo, dove si trova il bastimento, mediante gli scandagli e la natura del fondo. Sono anche utili spesse volte per la pesca abbondante che vi si può fare di varie specie di pesci. Quello di Terra Nuova è famoso per la pesca del *baccalà* ( MORUE. *Cod-fish* ). Il *Dogger-banc* ed altri banchi del mare di Alemagna sono proprj per la pesca degli sgombri e delle aringhe. Le carte marine segnano sopra i banchi noti di questa seconda specie il numero dei passi d'acqua che vi sono in ogni parte, e la natura del fondo; lo che è utilissimo ai navigatori per rilevare con lo scandaglio la posizione del bastimento.

*Banco di diaccio*. BANC DE GLACE. *Island of ice, ice island, field of ice*. Chiamansi così de' borgognoni galleggianti che incontransi ne' mari glaciali. Ve n'ha di quelli che formano delle masse tanto grosse che la parte soprannotante sorpassa l'altezza degli alberi de' bastimenti: ve n'ha talvolta dell'estensione di più leghe e che formano delle isole galleggianti. Essi rendono pericolosa la navigazione per que' mari, e si va a risico d'essere schiacciati dal concorso di due di questi banchi, se non si ha l'attenzione d'amarrarsi con de' grappini a qualcheduno de' più grossi, che si fa strada a traverso degli altri, e gli allontana dal bastimento. I bastimenti che navigano in que' paraggi, debbono essere costruiti più robustamente che i bastimenti ordinarj: il

tagliamare è per lo più armato di ferro per rompere il ghiaccio.

*Banco di quarto o di guardia.* BANC DE QUART. *A BENCH PLACED ON THE QUARTER-DECK, IN FRENCH SHIPS, FOR THE OFFICER, WHICH COMMANDS THE WATCH.* È un banco con *ischenale* (DOSSIER. *THE BACK BOARD OF A BOAT*) e bracci d'appoggio posto sul cassero, avanti alla *guardia della scala* (CAPOT D'ÉCHELLE), che serve all'ufficiale del quarto o sia di guardia. Non è in uso nelle navi inglesi, e fu soppresso anche nelle navi da guerra francesi nell'anno 1786.

*Banco dell' orizzonte.* BANC DANS L'HORIZON. *A CLOUDY HORIZON.* Aggregato di nubi o folta nebbia nell'orizzonte che si solleva a certa mediocre altezza. Veo. *Calata.*

*Banco di scogli.* SÈCHE, RESSIF. *REEF* OR *RIDGE.* Si chiama così un banco di dure rocce sott'acqua o a fior d'acqua che si sprolunga per una costa, isola ecc., nel quale il mare si dirompe e schiuma continuamente.

BANDA, s. f. BANDE. *THE SIDE OF A SHIP.* Significa il lato del bastimento. *Banda sinistra dall' esterno della nave.* BANDE DE BABORD OU DU COTÈ GAUCHE.

*Essere alla banda.* ETRE A LA BANDE. *TO HEEL* OR *LIST.*

*Dare alla banda e destra.* DONNER A LA BANDE SUR TRIBORD. *TO HEEL TO STARBOARD.* Questa espressione significa che il lato destro della nave s'immerge nell'acqua o s'inclina più dell'altro. Si passano talvolta i cannoni e i pesi da no lato della nave all'altro, in porto o alla rada, per metterlo alla banda e nettarne il fondo dal mosco e dalle conchiglie che vi si adunano in una lunga navigazione, e per ispalmarlo di nuovo.

*Dare mezza banda.* DONNER UNE DEMI-BANDE. *PARLIAMENT HEEL* OR *BOOT TOP PINO OF A SHIP.*

*Banda del Nord.* BANDE DU NORD. *THE NORTHERN SHORE OF AN ISLAND.* Parlando di un'isola o terra qualunque, la quale sia in parte circondata dal mare, si dice la banda del Nord, e la banda del Sud per distinguere la parte o lato settentrionale e meridionale. Così il *Porto di pace* è alla banda del Nord dell'isola di S. Domingo.

BANDELLE, s. m. pl. Ven. *Rartovelle.* PENTURES. *IRON-WORKS OF A DOOR* OR *WINDOW.* Spranghe di ferro da conficcare nelle imposte d'osci o finestre che hanno in una delle estremità un anello, nel quale entra l'ago dell'arpione, per reggere l'imposta.

*Bandelle de' portelli.* PENTURES DES SABORDS. *PORT-HINGES, THE GOOOINGS OF A PORT-LID.* Sono i ferramenti che servono a tenere al loro luogo, in modo che si possano aprire e chiudere, i mantelletti o imposte de' portelli. Sono composte di due gangheri per ogni mantelletto (*oo*, fig. 233) che si piantano sulla soglia superiore de' portelli al di fuori della nave, e di due bandelle o spranghe di ferro piatte *b b*, le quali hanno alla loro estremità un occhio o femminella per ricevere l'ago dell'arpione o gangheró. Queste spranghe si fermano sul mantelletto con più chiodi.

*Bandelle de' piccioli portelli.* PENTURES DE PETITS SABORDS OU DE HUBLOTS OU PENTURES EN FER DE CHEVAL. *SCUTTLE-HINGES.* Sono ferramenti composti di due arpioni piantati nel bordo esteriore della nave e di una sola bandella di figura semicircolare o a ferro di cavallo, che servono a sostenere, chiudere e aprire i piccoli mantelletti de' portelli delle camere degli uffiziali o le aperture dei remi (Fig. 290 a).

*Bandelle degli agugliotti.* PENTURES DES ÉGUILLOTS. *THE PINTLES OF RUDDER.* Sono le spranghe di ferro che, inchiodate al corpo del bastimento e al timone, sostengono le femminelle nelle quali entrano i maschi del timone (Fig. 165 *p n*), onde si possa muovere a destra e a sinistra.

BANDERUOLA, s. f. BANDEROLLE. *A SORT OF STREAMERS* OR *BROAD PENDENT CLEFT IN TWO IN THE GALLIES, NOW OUT OF USE.* Specie di cornetta nelle galee, che è divisa, onde termina in due punte, e s'inalbera in cima degli alberi sopra il caleese ad un bastone di comando per ornamento. Si dispongono simili banderuole in varie parti di questi bastimenti per adornarli. Diconsi allora *imbandierati*, *impavionati*.

BANDIERA, s. f. PAVILLON. *A FLAG*; *A GENERAL NAME FOR COLOURS.* Insegna, stendardo di stoffa leggiera, di tela o di stamigna, che si spiega al vento nelle navi, in cui sono i colori, il blasone, le armi, la cifra o le marche distintive della nazione cui appartiene il bastimento, onde farlo conoscere di lontano in mare per quello ch'egli è. Questo è l'uso e la definizione della *bandiera* propriamente detta, o *bandiera nazionale.* Ogni nazione ha la sua; talvolta le differenti città marittime o le province di una stessa nazione hanno delle distinzioni e delle differenze nelle loro bandiere. Le bandiere sono di forma

quadrilunga. Il lato ch' è lungo l' albero, si chiama il *ghindante* ( LE GUINDANT. *Hoist of a flag* ); e il lato luogo che svontola, si nomina *il battente* ( LE BATTANT. *Fly of an ensign* ). La proporzione ordinaria delle bandiere è d' avere per battente la misura di una volta e mezzo il ghindante.

Il lato del ghindante è bordato di una fascia di tela eruda per fortificarlo, e per aprirvi degli occhietti, ai quali si allacciano le drizze. Questa bordatura si nomina *la guaina* ( LA GAINE DU PAVILLON. *Canvas edging* ).

La bandiera si issa per il suo lato più corto o ghindante luogo l' asta di bandiera o bastone d' insegna, immediatamente sul mezzo della poppa della nave per mezzo della sua drizza.

Le navi, e particolarmente quelle di guerra, mettono oltre questa bandiera di poppa, un' altra bandiera più piccola davanti, sopra il bompresso, che chiamasi *bandiera di bompresso* ( PAVILLON DE BEAUPRÉ ). Questa bandiera ha i medesimi colori o la stessa forma della baodiera grande.

Le navi comandanti delle armate navali, squadre e divisioni portano di più, alla testa d'uno degli alberi, una bandiera che significa il grado e il rango del comandante. Un ammiraglio porta la bandiera sulla cima dell'albero di maestra; un viceammiraglio la porta alla cima dell' albero di trinchetto, e il contrammiraglio sulla cima dell' albero di mezzana.

Queste bandiere si issano e si abbassano o dalla nave o dai castelli con delle corde chiamate *drizze* (DRISSES. *Haliards*). Vi sono delle altre bandiere di differenti colori, fasce e forme, le quali servono a fare dei segnali e a comunicare degli ordini. Si prendono talvolta indifferentemente per bandiere da segnali o delle bandiere di colori bene marcati con fasce, con quadri o quartieri, o di un color solo, senza che sia quello d' alcuna nazione, o pure vi s' impiegano delle bandiere di differenti nazioni. Queste bandiere si issano o sulla cima dei differenti alberi, o alle estremità dei pennoni, o ad altri luoghi più apparenti della nave, secondo il piacere e gli ordini del generale o comandante dell' armata navale o squadra.

*Bandiera di poppa*. PAVILLON DE POUPE. *Ensign*.

*Bandiera di bompresso*. PAVILLON DE BEAUPRÉ. *Jack*.

*Bandiera nazionale*. PAVILLON NATIONAL. *Colours of flag of any nation*.

*Bandiera di Francia*. PAVILLON DE FRANCE. *French colours* or *French flag*.

*Bandiera americana*. PAVILLON AMÉRICAIN. *American flag*.

*Bandiera olandese*. PAVILLON HOLLANDAIS. *Dutch colours*.

*Bandiera neutra*. PAVILLON NEUTRE. *Neutral flag* or *colours of neutral nation*.

*Bandiera di comando*. PAVILLON DE COMMANDEMENT. *Flag*.

*Bandiera d' ammiraglio*. PAVILLON AMIRAL. *Admiral's flag*.

*Bandiera di viceammiraglio*. PAVILLON VICE-AMIRAL. *Vice admiral flag*.

*Bandiera di contrammiraglio*. PAVILLON CONTRE-AMIRAL. *Rear admiral flag*.

*Bandiera de' segnali*. PAVILLON DE SIGNAUX. *Ensigns and flags for signals*.

*Bandiera parlamentaria*. PAVILLON PARLEMENTAIRE. *A flag of truce*.

*Bandiera in derno*. PAVILLON EN BERNE. *The ensign with a waft*.

*Issare la bandiera*. HISSER LE PAVILLON. *To hoist* or *to display the flag* or *colours*.

*Abbassare la bandiera*. AMENER LE PAVILLON. *To strike the flag* or *colours*.

*Assicurare la bandiera*. ASSURER LE PAVILLON. *To fire a gun under the ship's proper colours*. V. *Assicurare*.

*Salutare con la bandiera*. SALUER DU PAVILLON. *To strike the colours by way of salute*.

*Albero, asta o bastone di bandiera*. MAT ou BATON DE PAVILLON. *Ensign-staff* or *flag-staff*.

*Drizza di bandiera*. DRISSE DE PAVILLON. *Ensign-haliard* or *flag-haliard*. Ven. *Sagale di bandiera*.

BANDINI, s. m. pl. BANDINS. *Bench and balustrades afore canopy in a row galley*. Appoggiatoj o sponde da poppa, balaustrate d' una galera. Sono così chiamati de' banchi situati a sinistra e a destra sull' indietro delle galee, immediatamente davanti alla camera di poppa, occupano da ciascun lato, sopra gli apostici, tutto lo spazio compreso tra il banco ultimo de' rematori sino alla scala per la quale si monta in galera, seguendo l' angolo che formano in questa parte i fianchi della galera. La parte di questi banchi che è al passaggio della scala, si ripiega sull' altra, mediante delle bandelle addoppiate, quando si vuole aprire il passaggio, o si ribassa a suo luogo quando si naviga.

Questi banchi sono ornati al di fuori con delle piccole balaustrate, che possono servire di dossiere o spalliera; e dalla parte dov' è la scala, non sono chiusi se non che dalla continuazione de' *filari* di queste balaustrate, le quali si ripiegano con bandelle snodate come i banchi, quando si vuol lasciare libero il passaggio della scala.

*Bandini della poppa.* Bandirs de la poupe. *The balustrades which deck the sides of the canopy of a galley.* Chiamansi anche *bandini* o *bandinetti* que' lunghi legni o filari che si dispongono per formare il coperto della poppa nelle galee, i quali s'appoggiano sulla *forfice* e sono paralelli alla *freccia*.

IN BANDO, avv. En bande. *A main, let go a main.* Si dice mollare, lasciare, lasciare in bando una fune, quando si lascia libera e senza stenderla o darle volta.

BARATTERIA, s. f. Baratterie de patron. *The cheats and tricks employed by the master of a merchant ship for embezzling or altering any part of the cargo.* Termine che significa i furti, le malversazioni, le trammutazioni, le alterazioni delle mercanzie che possono fare l' equipaggio e il padrone d' un bastimento mercantile, e generalmente tutte le soperchierie ch' essi possono usare per ingannare il mercante per cui conta è il carico, e le altre persone che hanno interesse nello stesso carico.

L' articolo 28, tit. vi, lib. iii dell' ordinanza di marina, del mese d' agosto 1681, porta che gli assicuratori non saranno tenuti di sostenere le perdite e danni accaduti alle navi ed alle mercanzie per difetto dei padroni e marinaj, se per la pólizza di sicurtà non si sono caricati della baratteria del padrone. La stessa ordinanza regola le pene della baratteria al tit. i, lib. ii, come segue:

Art. 20. Il padrone che ha preso, senza necessità, del danaro sul corpo, mantenimento ed equipaggiamento del bastimento, che ha venduto delle mercanzie, impegnati degli attrazzi, o notato nelle sue memorie delle avarie e spese non vere, è obbligato di pagare del proprio e in suo nome, è dichiarato indegno di padroneggiare, ed è bandito dal porto della sua ordinaria dimora.

Art. 32. È vietato a tutti i padroni di rivendere le vettovaglie del loro bastimento e di distraerle o nasconderle, sotto pena di punizione corporale.

Art. 35. Se il padrone fa rotta falsa, commette qualche furto o tollera che ne sia fatto alcuno al suo bordo, e dà fraudolentemente luogo all' alterazione o confiscazione delle mercanzie a del bastimento, debb' essere punito corporalmente.

Art. 36. Il padrone che è convinto di essersi dato ai nemici, o ha maliziosamente fatto naufragare o perire il bastimento, debb' essere punito coll' ultimo supplizio.

BARBA *di gatto. Dar fondo in barba di gatto.* Mouiller en barbe. *To come to with two anchors a head.* V. *Afforcare.*

BARBACANE, s. m. *Puntello.* Contre-fort. *A prop.* Legno che affronta obbliquamente un oggetto affinchè non cada.

BARBAGIANNI *di bompresso.* V. *Briglia.*

BARBETTA (s. f.) *della lancia.* Risses de la chaloupe, cap de remorque d'un canot ou d'une chaloupe. *Gripes, guess-rope or guest rope of a boat.* Corda sottile appartenente ad una lancia, per darle volta, o alla banda della nave o a terra, o per rimurchiarla.

*Barbetta di gavitello.* Quella parte di cordicella che galleggia sopra acqua, attaccata all'estremo superiore del gavitello.

BARBETTE, s. f. pl. Sono le funi con le quali si tira lo schifo nella galea, e il cannone di corsia alla prora.

BARBIEROTTO, s. m. Aide chirurgien. È il servente del barbiero o chirurgo nelle galee. Il chirurgo si chiamava nelle galee venete *l'eccellente.*

BARCA, s. f. Barque. *Bark or boat, also a sort of vessel in the mediterranean sea.* Nome generico di molte specie di bastimenti atti a navigare o ne' fiumi o sul mare. Ogni paese ha delle barche di varie forme.

Si dà particolarmente questo nome nel dipartimento del Levante a un bastimento di mare, che è in uso nel Mediterraneo e che serve in guerra e nel commercio, rappresentato nella fig. 55. Le barche sono corte e molto gonfie: hanno molta inclinazione del quadro di poppa e molto slancio di prua: il loro davanti è grosso: i loro garbi che non hanno punto di rientrata verso il davanti, ne hanno pochissima nel mezzo. Questi bastimenti hanno dei ponti: hanno tre alberi: quello di messana che porta una gabbia, l' albero di maestra che è a *pible* con tre vele quadre, una sopra l' altra, e l' albero di trinchetto a calcese, come sono quelli delle galee, guernito di un' antenna e di una sola vela latina: questo albero a calcese è inclinato al davanti. Le barche per l' ordinario non hanno bompresso: nondimeno se ne vedono che in vece

d' avere l' albero di trinchetto a calcese e con vela latina, hanno un albero a *pible* che porta tre vele quadre come l' albero di maestra. Le barche di questa specie hanno un corto bompresso, e sono attrazzate in tutto come le *polocche*: e più propriamente si possono chiamare con questo nome. Il davanti delle barche non termina in una polena, ma con una freccia o *bittalò* alla maniera de' bastimenti latini. La figura citata e le proporzioni seguenti terranno luogo di una spiegazione più lunga.

Ecco le proporzioni d' una barca che porta diciotto cannoni da sei.

| | *Piedi.* | *Poll.* |
|---|---|---|
| Lunghezza della ruota di prua alla ruota di poppa . . . . . . . . . . . . | 100. | — |
| Larghezza in mezzo dal di fuori al l' infuori. . . . . . . . . . . . . . . . | 17. | 8 |
| Incavo o *puntale* . . . . . . . . . . . . . | 12. | 4 |
| Slancio della ruota di prua . . . . . . | 16. | 3 |
| Inclinazione della ruota di poppa. . . | 3. | 10 |
| Altezza della ruota di prua . . . . . . | 27. | — |
| Altezza della ruota di poppa . . . . . | 29. | — |
| Alunamento del ponte sul davanti . . | 2. | 4 |
| Alunamento del ponte all' indietro . . | 3. | 0 |
| Differenza del pescare . . . . . . . . . | 1. | — |
| Lunghezza del madiere o piana maestro. | 7. | — |
| Accula mento del madiere maestro . . | 1. | — |
| Rientrata della costa maestra . . . . . | 2. | — |
| Lunghezza del dragante . . . . . . . . | 17. | 8 |
| Larghezza al coronamento . . . . . . . | 14. | 6 |
| Larghezza del parapetto di prua al discolato o *capo di bando* . . . . . . | 19. | 6 |
| Altezza dello stellato posteriore. . . . | 9. | 9 |
| Altezza dello stellato davanti . . . . . | 4. | 6 |
| Distanza del vero mezzo del bastimento dal centro dell' albero di maestra verso l' indietro . . . . . . . | 7. | 4 |
| Distanza dalla perpendicolare della ruota di poppa dal centro dell' albero di mezzana . . . . . . . . . . . | 17. | 4 |

L' albero del trinchetto ha il suo piede sulla ruota di prua a quattro piedi e quattro pollici dall' estremità della chiglia, e passa presso all' estremità di detta ruota, essendo inclinato sul davanti di cinque o sei gradi.

Queste barche talvolta vanno a remi, armati a piccoli portelli aperti, uno in ciascun intervallo tra i portelli de' cannoni; così esse a ciascun lato hanno sempre un remo di meno del numero de' cannoni.

*Barca dritta.* Barque droite. *Trim the boat.* Comando che si fa in una lancia o in una scialuppa, affinchè quelli che sono in essa si distribuiscano in egual numero ai due fianchi, e il bastimento non isbandi da una parte nè dall' altra.

*Barca d' avviso.* Barque d'avis. *An advice-boat.* Barca che serve a portare delle nuove.

*Barca* si chiama comunemente la lancia più grande della nave, di cui si fa uso per andare a salpare l' ancora, a fare acquata, a far zavorra e ad altre occorrenze della nave, cui convenga provvedere sollecitamente.

BARCACCIA, s. f. Barca vecchia, scassinata, cattiva e guasta.

*Barcaccia* dicesi anche la maggiore delle lance di una nave.

BARCAROLO, s. m. *Barcaruolo, barcajuolo.* Marinier, batelier, nageur, nautonnier. *Waterman, a rower.* Quegli che guida e governa la barca.

BARCATA, s. f. Barquée. *A boat-full.* Il carico d' una barca: quanto può portare una barca.

*Barcata di zavorra.* Barquée de lest. *A boat-full of ballast.* A Tolone ed in altri porti del Mediterraneo si misura la zavorra a barcate, che equivalgono al carico di dieci tonnellate.

BARCHEGGIO, s. m. L' andare e tornare delle barche, dalle navi alle spiagge per caricare o scaricare le mercanzie o altro.

BARCHERECCIO, s. m. Quantità di barche, l' universale delle barche.

BARCHETTA, s. f. *Barchetto, battello.* Petite barque, batelet, esquif, nacelle, barquerolle. *Small boat.* Diminutivo di barca. Le barchette prendono diversi nomi proprj secondo la loro varia figura, struttura, uso, e luoghi dove si adoperano.

BARCHETTA, *passeretta.* Loc. Loc. V. *Loc.*

BARCONE, s. m. *Barca da carico.* Barque de transport. *A transport-ship.* Accrescitivo di barca, e per lo più s' intende di quelle che servono al trasporto delle mercanzie e simili.

BARGANELLA, s. f. Alonge. *Futtock* or *futtock timber.* Pezzo di legno curvo da un capo che serve a sostenere la sponda delle lance.

BARILAME, s. m. Barillage, futailles. *Casks.* È il complesso, la totalità de' barili appartenenti a un bastimento. V. *Bottume.*

BARILE, s. m. Baril. *A small cask, cann,* or *barrel.* Piccola botticella che serve a contenere de' liquidi ed altri oggetti, come farina, legumi, catrame, polvere da cannone ecc.

*Barile a borsa.* Baril a bourse. *A budge-barrel.* È un barile coperto di cuojo o di tela incatramata, che si chiuda come una

borsa: serve al trasporto delle granate cariche nella nave, dove sono necessarie nel combattimento.

*Barile di galera* o *barile da acqua*. BARIL DE GALÈRE, BARIL A L'EAU, QUART A L'EAU. *A SMALL OVAL BARREL USED ON BOARD THE GALLIES FOR THEIR PROVISION OF FRESH WATER.* È un barile di forma ovale ne' suoi fondi, uno de' quali è aperto. Servono i barili di questa specie per lo più a fare le provvigioni d'acqua, portati dalle ciurme o dagli equipaggi delle lance e delle scialuppe.

Distinguonsi i barili cerchiati di ferro da quelli che sono cerchiati di legno: contengono d'ordinario un quintale di polvere.

Vi sono de' barili per la farina e per il catrame, non che per la carne salata, lardo, aringhe e simili.

*Barili disfatti. Barili in doghe.* FUTAILLES EN FAGOT. *CASKS IN STAVES.*

*Barile della ruota del timone.* TAMBOUR DE LA ROUE DU GOUVERNAIL. *BARREL OF THE STEERING WHEEL.* V. *Timone.*

BARRA (s. f.) *del timone, manovella.* BARRE DU GOUVERNAIL. *THE TILLER OF THE HELM.* V. *Giaccio e agghiaccia.* Ven. *Ribolla, arigola.*

*Barre de' boccaporti. Beghetti de' carabottini.* BARRES D'ÉCOUTILLES. *HATCH-BARS.*

*Barre de' portelli.* BARRES DE SABORDS. *PORT-LID'S BARS.* Pezzi lunghi di legno e riquadrati, co' quali in mare grosso si sbarrano di dentro, cioè, si tengono saldamente chiusi i portelli de' cannoni.

*Barra d'un porto. Bonco.* BARRE DU PORT. *THE BAR OF AN HARBOUR.* È il nome che si dà ad un ammasso di sabbie, di fanghiglia, di pietre che si trova all'imboccatura della maggior parte de' porti che sono alla foce di qualche fiume. Queste barre, che diconsi anche *travi*, sono cagionate dal contrasto della marea e della corrente del fiume, per cui s'ammassa della sabbia e della terra, e ne ottura o imbarazza il passaggio, sicchè i bastimenti non possono entrare fuorchè quando la marea è alta, o per degl'intervalli o aperture che trovansi e chiamansi *possi.* PASSES. *STRAITS.* Ven. *Fuoze.*

BARRICATA (s. f.) *d'un porto. Steccato d'un porto. Catene* o *barre d'un porto.* ESTACADE. *BOOM OR BARRICADE OF A HARBOUR.* È uno steccato che si fa nell'acqua all'ingresso di un porto per chiuderlo alle navi nemiche. Si forma di pali fitti nella sabbia o fanghiglia del fondo, guerniti ed attraversati da alberi e da altri legni legati con quelli robustamente per mezzo di catene o di funi. Si proteggono, quando si ha il modo, le estremità della barricata con delle batterie di cannoni e mortaj, e tutta intera con delle navi disposte al di dentro del porto.

*Barricate* diconsi ancora i ripari che si dispongono attraverso delle navi per impedire il passo all'inimico allorchè fosse entrato.

BASSO FONDO, s. m. comp. BAS-FOND. *SHALLOW WATER.* Dicesi del luogo ove è poca acqua; è lo stesso che poco fondo.

*Basse vele.* BASSES-VOILES. *THE COURSES.* Si intendono le vele di maestra, trinchetto e mezzana.

*Basso bordo. Bastimento di basso bordo.* VAISSEAU DE BAS-BORD. *A LOW-BUILT VESSEL.* Significa quello che non ha ponte o coverta; e va a vele ed a remi.

*A basso.* AU DESSOUS, AU BAS, EN BAS. *DOWN, BELOW.* Significa qualunque luogo della nave che resti sotto coverta.

BASTARDO (s. m.) *di trozza.* BATARD DE RACAGE. *PARREL-ROPE OR TRUSS.* È la corda con cui s'infilano i verticchi e le bigotte che formano la trozza, la quale serve a fare più agevole lo scorrimento del pennone lungo l'albero. V. *Trozza.*

BASTARDO, s. m. È una vela latina, la maggiore che si usi nelle galee.

*Bastarde* diconsi tutte quelle vele volanti che sono al di sopra delle vele di straglio di gabbia.

*Bastarde* diconsi ancora le maree meno forti di quelle che si hanno ne' pleniluni e ne' noviluni (MARÉES BATARDES).

BASTASSI, s. f. pl. Legni ai quali si dirizzano le bande di poppa nelle galee.

BASTI, s. m. pl. LISSES DE PORTE-HAUBANS, DEMOISELLES. *LATHS OF THE CHAIN-WALES.* Sono due grossi pezzi di legno che dalla ruota di prua, secondando la curva dell'opera morta, sono incastrati ne' riempimenti, e vanno a terminare da una parte e dall'altra contro la ruota, servendo come d'orlo alla prua.

BASTIMENTI. Questa voce si trova nel piccolo vocabolario di Pantero Pantera definita così: *Sono fornimenti di galee, come vele, tende ed altra simile suppellettile.*

BASTIMENTO, s. m. BATIMENT. *SHIP OR BOAT OR VESSEL OF ANY KIND.* Nome generico che conviene ad ogni sorta di naviglio che non sia armato in guerra, sebbene comunemente si applichi ad ogni legno che serva alla navigazione sul mare.

Chiamansi comunemente *bastimenti a remi* (BATIMENS A RAMES. *Row-boats*) la scialuppa e la lancia che s' imbarcano nelle navi maggiori per il servizio delle ancore, per andare e venire dal bordo a tarra, per trasportare delle cose e delle persone.

*Bastimento a tre olberi.* BATIMENT A TROIS MATS. *A three-masted ship.*

*Bastimenta lotina*, cioè che si serve di vele latine. BATIMENT LATIN. *A latine vessel.*

*Bastimento stagna.* VAISSEAU ÉTANCHE. *A tight ship.* Che non fa acqua, che non ha alcuna via d' acqua, alcuna falla. Egli è *etagnata* (ÉTANCHÉ) quaudo si sono ristoppate tutte le sue vie d'acqua, e si è votata con la tromba quella cho v'era entrata da prima. Allora ogli è *franco d'acqua* (FRANC D'EAU. *A ship free of water*).

*Bastimento fino, ben tagliato.* VAISSEAU QUI A LES FONDS FINS. *A sharp-bottomed ship.* Si dice di que' bastimenti, le cui estremità sono più attenuate, più tagliate, più strette, e d' un contorno più dolce, e dove i tagli sono più elevati, i madieri più corti e più rialzati. Quindi le navi più fine sono di minore capacità, qualità che conviene più alle fregate ed alle corvette di quello che alle navi di linea.

*Bastimento da trasporto.* BATIMENT DE TRANSPORT. *Transport-ship.*

*Bastimento di basso bordo.* BATIMENT DE BAS-BORD. *A low-built vessel.*

*Bastimento di fondo largo.* VAISSEAU DE GRANDS FONDS, QUI A LES FONDS LARGES. *A broad-bottomed ship.*

*Bastimenta di guardia.* VAISSEAU DE GARDE. *Guard ship.*

*Bastimento naufragate, rotto in pezzi.* VARECH, DÉBRIS D'UN VAISSEAU. *Wreck.*

*Bastimenta duro di fianco che rulla poco.* VAISSEAU QUI EST FORT DE COTE. *Stiff ship.*

*Bastimento ardente, che orza facilmente.* VAISSEAU-ARDENT. *A griping ship* or *a ship which carries a weather helm.*

*Bastimento che va bene alla bolina.* BON BOULINIER, VAISSEAU QUI VA AU PLUS PRÈS DU VENT. *A good plier, a weatherly vessel.*

*Bastimento che va male alla bolina.* MAUVAIS BOULINIER. *A leeward ship.*

*Bastimento disalberato, demattato.* VAISSEAU DÉMATÉ. *Dismasted ship.*

*Bastimento senza coperta.* BATIMENT NON PONTÉ. *A undecked* or *open vessel.*

*Bastimento che è molto traviroto ai fianchi.* VAISSEAU QUI A BEAUCOUP D'ÉLANCEMENT ou DÉVOYEMENT. *A flairing ship.*

*Bastimento che cammina bene, buon veliero.* VAISSEAU BON VOILIER. *A good sailor.*

*Bastimento disseccato, scomentato.* VAISSEAU ÉBAROUI. *A ship abounding with shakes or rents.*

*Bastimento a fondo piatto.* VAISSEAU BATI A SOLE ou A FOND PLAT. *A flat bottomed vessel, which has no keel, as punts, horse-ferry-boat.*

*Bastimento coperto.* BATIMENT PONTÉ. *A vessel furnished with a deck.*

*Bastimento a un solo albero.* BATIMENT A UN MAT. *A sloop* or *a vessel with a single mast.*

*Bastimento incagliato, imbarazzato nel ghiaccio.* NAVIRE PRIS DANS LES GLACES. *A ship inclosed between the ice*, or *ice bound.*

*Bastimento sporco, sucido.* NAVIRE SALE. *Foul ship.*

*Bastimento che ha grandi pennoni.* VAISSEAU QUI A BEAUCOUP D'ENVERGURE. *A ship whose yards* or *sails are very square.*

*Bastimento di alto bordo.* VAISSEAU DE HAUT-BORD. *A deep-waisted ship.*

BASTINGARE, v. a. *Pavesare.* BASTINGUER. *To barricade a ship.* È una barricata che si fa al capo di banda di una nave, ai passavanti e dovunque è scoperta, per mettere l'equipaggio al sicuro della moschetteria de' nemici, quando si mettono le brande per prepararsi al combattimanto. Questa difesa si fa con i letti de' marinari appoggiati alle reti che si formano tra le battagliola. Si fa ancora questa difesa con vecchie corde, con istoppa ecc.

BASTINGAGGIO, s. m. *Pavesata.* BASTINGAGE. *The act of barricading the ships.*

*Reti di bastingaggio.* FILET DE BASTINGAGE. *Netting.*

*Filari di bastingaggio.* LISSES DE BASTINGAGE. *Rails of the netting.* Ven. *Perteghette.*

BASTONE, s. m. BATON. *Bastone di flocco.* BATON DE FLOC. *Jib-boom.* Specie di alberetto che si mette alla cima ed in continuazione del bompresso, per portare la vela di controcivada, per servire a divarse manovre del davanti della nave, per murarvi i flocchi, per procurare un sostegno all' albero del pappafico, mediante uno straglio, il quale partendo dall' alto di detto albero, termina nella sommità di questo bastone del flocco. Sopra di esso si manovra e si mura la vela chiamata *gran flocco*, dal che viene il nome di bastone del flocco.

*Bastone della fiamma.* BATON DE FLAMME. *The stick* or *stock of a pendant.* Piccolo bastone od asta sull' alto della quale è

tenuta la fiamma, ed è fermata la corda che serve ad issarla sulla cima degli alberi, o sull' estremità de' pennoni.

*Bastone o lancia a gancio.* BATON DE GAFFE. *THE STICK OR STAFF OF THE BOAT-HOOK.* Lunga pertica o lancia, sulla quale s' intesta il ferro del gancio.

*Bastone d' inverno.* BATON D'HIVER. *A SHORT STAFF, PUT UP INSTEAD OF THE TOP GALLANT MAST IN WINTER TIME AND BAD WEATHER.* Specie di alberetti che altre volte si sostituivano, nell' inverno e nelle navigazioni burrascose, agli alberi de' dua pappafichi, per dare meno presa al vento. Ciò non si pratica più, fuorchè ne' bastimenti mercantili de' porti del Baltico.

*Bastone d' insegna o bandiera.* BATON D'ENSEIGNE ou DE PAVILLON. *FLAG-STAFF* or *ENSIGN-STAFF.* Alberetto o lunga pertica di legno d' abete che serve per inalberare la bandiera. Sta sopra il casseretto, e passa per un cappelletto o testa di moro posta sul piè dritto o stile di mezzo della poppa: è inclinato un poco all' indietro. Si guernisce la sommità di questo bastone di un pomo dorato o dipinto, nel quale sono collocate le pulegge per cui passa la drizza della bandiera.

*Bastone de' coltellacci.* BATON DE BONNETTES. *THE STOCK OF STUDDING SAILS.* Quella specie d' antennella alla quale s' inferiscono i coltellacci.

*Bastone di comando.* BATON DE COMMANDEMENT. *ENSIGN-STAFF AT THE MAST HEADS.* È un bastone di bandiera issata sulla sima degli alberi, così chiamato perchè porta la bandiera o insegna del comando, ed indica il grado dell' ufficiale generale che comanda, secondo l' albero dove è posto.

*Bastone a miccia, o micciera.* BATON A MÈCHE. V. *Butta fuoco.*

*Bastone di Giacobbe; balestriglia.* BATON DE JACOB.

*Bastoni o lancialovi di coltellacci, e scopamari.* BOUTE-HORS DE VERGUES, BOUTE-HORS DE BONNETTES. *STUDDING SAIL BOOMS.*

*Bastoni o aste per impedire l' abbordaggio di un brulotto.* BOUTE-HORS POUR DÉFENDRE L'APPROCHE DES BRULOTS. *FIRE-BOOMS.*

BATTAGLIA (s. f.) *navale.* BATAILLE NAVALE. *A SEA-FIGHT, AN ENGAGEMENT.*

*Corpo di battaglia di un' armata.* CORPS DE BATAILLE D' UNE ARMÉE. *CENTER OF THE FLEET.* È il centro o la principale squadra o divisione di un' armata navale, ed è quella che è comandata dal primo ufficiale generale. Il corpo di battaglia è situato tra la vanguardia e la retroguardia.

*Pennoni o antenne in battaglia.* Termine di galera. VERGUES ou ANTENNES EN BATAILLE. *THE SITUATION OF THE LATINE YARDS OF A GALLEY WHEN PLACED HORIZONTALLY.* Quando sono poste nelle galee o altri bastimenti latini orizzontalmente.

BATTAGLIOLE, s. f. pl. BATAYOLES. *STANCHIONS OF THE NETTING.* È una specie di balaustrata o difesa che si fa sul bordo della nave, e nel luogo de' passavanti, per guernirne la parte scoperta. Consistono le battagliole in un numero di stanti forcuti di legno o di ferro, chiamati *candellieri delle battagliole.* Sopra questi si fermano dei lunghi legni o ferri, all' altezza conveniente per appoggiarsi. Si adattano a queste dei materassi, delle brande e robe de' marinaj, che sono ritenute dalle maglie della rete, o formano il bastingaggio.

*Candellieri o stanti delle battagliole.* MONTANS DES BATAYOLES. *THE STANCHIONS OF THE NETTING* (Fig. 114).

*Filari o filaretti delle battagliole.* FILARETS DES BATAYOLES. LISSES DE BASTINGAGE. *THE RAILS OF THE NETTING.*

*Battagliole delle coffe.* BATAYOLES DE HUNE. *STANCHIONS OF THE NETTING OF THE TOP.* Sono ripari simili che si fanno alle coffe.

-- *Battagliole della polena.* BRAS DE POULAINE. POSTE-VERGUES. *IRON-HORSE* (Fig. 173 M). Ven. *Perteghette di serpa.* V. *Sperone.*

BATTAGLIOLETTE, s. f. pl. Sono stanti o candellieri di legno, minori delle battagliole, e si pongono sopra queste per tenere alzata la tenda dalle bande.

BATTELA. V. *Battura.*

BATTELLO, s. m. BATEAU. *A BOAT.* Si dà questo nome a diverse specie di piccoli bastimenti che vanno per mare o su i fiumi, a vela e a remi.

*Battello d'uffizio.* BATEAU D'OFFICE. *A SMALL BOAT OR YAWL EMPLOYED BY SHIPS OF WAR FOR BRINGING PROVISION FROM SHORE.* È il nome d' un piccolo bastimento a remi che s' imbarca sulle navi, e che è simile ai battelli pescherecci: serve a portare le provvigioni giornaliere.

*Battello peschereccio.* BATEAU PECHEUR. *A FISHING BOAT.* È quello che serve a fare la pesca.

*Battello di Bermuda.* BATEAU BERMUDIEN. BATEAU D'AMÉRIQUE. *SLOOP.* È il nome di bastimento americano, la cui costruzione e attrazzatura sono esposte all'articolo *Slop.*

*Battello da zavorra.* BATEAU LESTEUR. *A BALLAST LIGHTER*, OR *A BOAT EMPLOYED TO CARRY BALLAST*. È quello che serve a trasportare la zavorra: d'ordinario sono della portata di dieci tonnellate.

Chiamasi *battello* ( BATEAU ), particolarmente sulle coste della Provenza, un piccolo bastimento senza coverta che va a vela e a remi, e che ha delle qualità eccellenti. Questi battelli servono principalmente per la pesca: sono larghi nel mezzo, e acuti egualmente alle loro estremità: hanno un solo albero molto corto che porta una vela latina, l'antenna della quale è più lunga del battello, e tra quest' albero e la prua vi è una piccola vela chiamata *polacca*.

*Barchetta* o *passeretta del Loc.* BATEAU DU Loc. È il piccolo pezzo triangolare di legno che si getta in acqua per misurare la velocità del bastimento. V. *Loc.*

BATTENTI. V. *Mantelletti*.

BATTERE, v. a. *Battere la cornetta.* PORTER LA CORNETTE. *DISPLAY THE BROAD PENDANT.* Si dice che una nave batte cornetta d'ammiraglio e simile, per dire che la cornetta, che sventola in cima all'albero, mostra tal grado di chi la comanda.

*Battere la carica.* BATTRE LA CHARGE, POUSSER LA CHARGE *ou* FOND DU CANON. *To RAM HOME.*

*Battere la diana.* BATTRE LA DIANE. *To BEAT A REVEILLE ON THE DRUM AT DAYBREAK.* Battere il tamburo alla punta del giorno per isvegliare l'equipaggio.

*Battere* o *sbattere delle vele.* BARBEYER, FASIER, FASEYER. *To SHIVER THE SAILS IN THE WIND.* Si dice delle vele quando il vento non le colpisce direttamente, e le agita or di sotto or di sopra, ciò che accade sempre quando i pennoni sono nella direzione d l vento. Si fa battere la vela, quando si vuol sospenderne l'azione.

*Braccia la gran gabbia a battere.* BRASSE LE GRAND HUNIER A FASIER. *SHIVER THE MAIN-TOP SAIL.* Comando per disporre il pennone della gran gabbia nella direzione del vento, per sospenderne l'azione, e far poggiare il bastimento.

*Battere la canapa.* AFFINER, PILER, BATTRE LE CHANVRE. *To BEAT THE HEMP.*

BATTERIA, s. f. BATTERIE. *TIER* OF *BROAD-SIDE OF A SHIP.* Significa la serie di tutti i cannoni che disposti sullo stesso ponte lungo la nave, e da amendue i bordi, costituiscono la batteria: così una nave a tre ponti ha tre batterie o ranghi di cannoni posti uno sopra l'altro. La prima di queste batterie, che è la più bassa, porta i cannoni del calibro più forte. Non si comprendono col nome di batterie i piccoli cannoni che sono sul castello di prua e sul cassero, perchè non formano una serie continuata da un capo all'altro della nave. Le più grosse navi a tre batterie sono di 120 cannoni, e le più piccole di 90, senza quelli de' castelli. Le navi più forti a due batterie sono di 80 cannoni, e le più piccole erano di 50. Da alcuni anni nella marina di Francia si sono riformate le piccole navi, e ora non portano meno di 74 cannoni.

Siccome i cannoni sono disposti in modo che i portelli della batteria alta corrispondono al mezzo degl' intervalli tra i portelli della batteria sottoposta, affinchè sia distribuito egualmente lo sforzo ch' essi fanno ne' ponti e ne' membri della nave, e per impedire che il fuoco del cannone inferiore, quando si tira, non entri nel portello superiore; così vi è sempre un cannone di più da amendue i fianchi nella seconda batteria, di quello che nella prima.

La batteria bassa di una nave debb' essere elevata almeno cinque piedi sopra la superficie del mare, onde non riuscire inutile, quando la nave è inclinata, o quando vi è mar grosso. S' intende in questo senso per *batteria* ( BATTERIE. *HEIGHTH OF THE LOWEST GUN-TIER OF A SHIP ABOVE THE WATER* ) la distanza perpendicolare che vi è tra la soglia del portello di mezzo della nave, sino alla linea di bagna asciuga. Quindi si dice · *Questa nave ha 5 piedi, 8 pollici di batteria.* CE VAISSEAU A 5 PIEDS, 8 POUCES DE BATTERIE. *THIS SHIP CARRIES HER LOWEST GUN-DECK-PORTS 5 FEET, 8 INCHES ABOVE THE SURFACE OF THE WATER.*

*Nave che ha una bella batteria.* VAISSEAU QUI A UNE BELLE BATTERIE. *A SHIP THAT CARRIES HER PORTS A PROPER HEIGHTH OUT OF THE WATER.* È quella che ha più di cinque piedi di batteria.

*Nave che ha la sua batteria affogata, annegata.* VAISSEAU QUI A SA BATTERIE NOYÉE. *A SHIP THAT CARRIES HER PORTS TOO NEAR THE SURFACE OF THE WATER.* È quella che ha meno di cinque piedi di batteria.

Quando un costruttore ha fatto il piano della nave, egli si assicura che la sua nave avrà una bella batteria, col calcolo del dislocamento dell'acqua. Se il volume d'acqua che l'opera viva della nave rimoverà dal suo luogo sino a cinque piedi o qualche

pollice di più al di sotto della prima batteria, non pesa più della nave armata compiotamente, egli è sicuro che la nave non s'immergerà più di questa misura nell'acqua, e ch' avrà una bella batteria.

BATTESIMO, s. m. Baptême. *Ducking*. È una cerimonia praticata dai marini della classe la più inferiore. Consiste a bagnare d'acqua di mare gli uomini e i bastimenti che passano per la prima volta sotto la linea o sotto uno de' tropici. Essa fu immaginata, e si mantiene anche al presente, per ottenere qualche retribuzione da quelli che ne comprano la dispensa. Si distingue il battesimo della linea da quello de' tropici, e uno di questi tre non dispensa dagli altri secondo i principj di tale istituzione. Gli antichi pescatori di Terra Nuova conferiscono il battesimo a quelli che arrivano di nuovo.

BATTEZZARE, v. a. Baptiser, conférer le baptême. In molti porti un bastimento costruito di nuovo si battezza prima di essere varato, cioè si benedice col nome che gli s' impone.

BATTICOFFA, s. m. comp. Tablier. *Batticoffa delle vele di gabbia*. Tablier des huniers. *Tabling in the round of a topsail*. È un pezzo quadro di tela sul mezzo e verso il basso di ogni vela di gabbia, e della vela di contromezzana, cucito sopra la stessa per rinforzare questa parte, e garantirla dallo sfregamento frequente che soffre dalla gabbia. La larghezza del batticoffa è eguale alla terza parte dell' inferitura della vela, e la sua altezza è la terza parte della tombata o altezza della vela (Fig. 366).

BATTICULO, s. m. Paille en cul. *Drifer* or *ring-tail*. Sorta di vela nelle navi e nelle fregate, la quale ha la forma a un dipresso di una bonnetta di gabbia. S' inferisce ad un' asta o pennone, fermato sopra il coronamento della nave nell' alto della poppa attraverso del bastone di bandiera: si issa dall' estremo superiore del pennone di mezzana. Questa vela non serve, se non che col buon tempo, e col vento a fil di roda (Fig. 362 r).

*Buttafuori di batticulo*. Boute-hors de paille en cul. *Ring-tail boom*. È il pennoncello di detta vela.

*Batticulo o paranco dell' asta di flocco*. La cuinderesse du baton de floc. *The top-rope of the jib-boom*.

*Batticulo, bragotto*. Braguet ou braguette. *A rope serving to take hold of the heel of a top-mast, to help the top-rope, while the mast is hoisting up*. È una corda che si passa sotto la rabazza dell' albero di gabbia, allorchè questo si ghinda, per metterlo al suo posto, onde serva d' ajuto alla ghindaressa, e ritenga l' albero nel caso ch' essa si rompesse.

BATTIGIA, s. f. Quella linea della spiaggia del mare, che l' acqua per l' ordinario suol arrivare a bagnare.

BATTIMARE, s. m. Tambour d'éperon, mouchoir ou remplissage sous les jottereaux. *Wash-boards under the cheeks or doubling of the cut-water*. (Fig. 175 g). Riempimento di legname sotto lo sperone.

BATTISARCHIA e *battisartia*, s. f. Taquet. *Cleat*. Nome che si dà a due legni bislunghi inchiodati negli schermotti o sia nella murata dalla parte di dentro, uno di qua e l' altro di là, ai quali sono raccomandate le rizze.

BATTURA, s. f. Rablure. *Rabbit or channel*. *Scanalatura*. Ven. *Limbello*. Nap. *Batela*. Canale intagliato ad angolo, tutto a lungo della chiglia delle ruote di poppa e di prora, per incassarvi i torelli e le estremità dei majeri e delle incinte, onde si uniscano meglio e siano stabilite più fermamente.

La scanalatura della chiglia, fatta ad angoli retti verso l' alto delle di lei facce laterali, riceve in tutta la sua lunghezza le tavole inferiori che chiamansi *torelli* (Gabords), l' orlo de' quali fatto ad angolo entra in questa scanalatura, per cominciare a fare l' investigione o bordatura della nave.

Le estremità di questi torelli avanti e indietro s' incassano, come anche i majeri superiori, nelle scanalature delle ruote di prua e di poppa; e dove finisce la ruota di poppa, le estremità dei majeri superiori vanno ad incassarsi in una simile scanalatura, che vi è verso il basso della faccia posteriore del dragante.

*Battura della chiglia*. Rablure de la quille. *Rabbit of the keel*.

*Batturo della ruota di poppa*. Rablure de l'étambot. *The rabbit of the stern-post*.

*Battura della ruota di prua*. Rablure de l'étrave. *The rabbit of the stem*.

*Battura del dragante*. Rablure de la lisse d'hourdy. *The rabbit of the wing transom*.

BAVA *di vento*. V. *Brezza*.

BECCACCIA, s. f. Bécasse. Per corruzione dallo spagnuolo *Barcaza*, grossa barca. *A sort of spanish boat, navigated in the bey of Cadix and adjacent seas*. È una

specie di barca spagnuola senza ponti, che porta una sola vela quadra. Ha la ruota di prua alta, con molto slancio, ed è molto stellata. La sua vela è estremamente grande, e perciò si dà a questo bastimento una pesante savorra. Questa vela attraversa il bastimento e le sue bugne inferiori si allacciano ai due bordi. Per cambiarne la posizione bisogna abbassarla sino al capo di banda. L'albero è situato a perpendicolo sul mezzo del bastimento: se ne aggiunge un secondo sul davanti, allorchè debbesi fare lungo viaggio. Se sopravviene burrasca, si abbassa l' albero di mezzo, e si mette in suo luogo l'albero davanti, con una piccola vela. Si possono levare i majeri superiori del bordo, e vogare con quattordici remi e anche più; ma per l'ordinario le beccacce vanno soltanto a vela. Queste barche sono lunghe da trenta sino a quaranta piedi, larghe da otto a nove, e hanno cinque piedi di puntale: sono montate da dieci a quattordici uomini, secondo il vario loro destino. Reggono alla vela mirabilmente ( Fig. 56 ).

BECCHEGGIARE, v. n. TANGUER. *To pitch.* Ven. *Ficcare. Tangheggiare.*

BECCHEGGIO, s. m. Ven. *Ficcada, Tangheggio.* TANGAGE. *Pitching.* È il bilanciamento o movimento alternativo del bastimento, quando le sue estremità di prua e di poppa, a vicenda si sollevano per l'urto delle onde, e ricadono quando le onde abbandonano le stesse estremità per l'azione del proprio loro peso, la quale si aumenta per la reazione della parte opposta.

I moti di beccheggio sono duri e travagliosi, tanto per il corpo della nave e per le connessioni della sua ossatura, quanto ancora per l'alberatura e per gli uomini che in essa servono.

Si può considerare il beccheggio come un' oscillazione della nave intorno ad un asse orizzontale, che passi per il centro di gravità, perpendicolarmente al piano verticale condotto per la lunghezza della stessa nave. In questo moto, il centro di gravità è il punto d'appoggio, le onde e fiotti del mare sono la potenza, accrescinta ancora dal peso dell' estremità opposta a quella sotto la quale le onde si sollevano a vicenda. Quindi, poste tutte le altre cose eguali, cioè il peso della nave e del carico, lo stato del mare e del vento, il beccheggio è vario per la forma della carena, e per lo stivaggio o distribuzione del carico. Una nave beccheggia duramente, se i di lei fondi sono molto tagliati, e se è molto lunga; poichè essendo il braccio di leva più lungo, le estremità percorrono uno spazio maggiore nelle loro elevazioni e abbassamenti successivi. Il beccheggio è più dolce, quando le estremità sono leggiere, o poco cariche, e gli effetti più pesanti sono collocati vicini al mezzo.

Parimente, poste tutte le cose eguali, quanto alla forma del bastimento ed allo stivaggio, il beccheggio è più duro e più sensibile, a misura che le onde sono più elevate e più frequenti, che la rotta è più diametralmente opposta al moto delle onde, e che soffia meno vento, poichè una nave presa in bonaccia da un mar grosso, beccheggia talvolta sino a demattare.

L' abile costruttore con la forma che egli dà alla nave, ed il marino con lo stivaggio ben fatto, e col modo di dirigere il viaggio o la rotta, contribuiscono a rendere il beccheggio meno duro: queste attenzioni sono essenziali, poichè niente distrugge e slega più le navi, e niente opera più efficacemente e più prontamente per farle inarcare, quanto il beccheggio.

BECCO ( s. m. ) *d'una tartana o d'altro bastimento, come galee, stambecchi ecc.* BEC D'UNE TARTANE OU D'AUTRE BATIMENT, COMME GALÈRE, STAMBECCHI, CHALOUPE *etc.* *The beak or prow of some latern vessels* (Fig. 132, 329).

BECCO *corvino*, s. m. BEC DE CORBIN. *A rave-hook or ripping-iron.* Voce poco usata in italiano. Dicesi più comunemente *uncino da calafato*, del quale si servono per cavare le stoppe vecchie dai commenti del bastimento ( Fig. 63 ).

BELANDRA, s. f. BELANDRE. *Bylander.* Specie di bastimento per il commercio appresso gl' Inglesi e gli Olandesi. Somiglia in tutto al brigantino, eccetto che nella gran vela: essa è però della forma di trapezio; ma nel brigantino è aurica; laddove quella s' inferisce per il lato superiore, che è il più lungo, sopra tutta l' estensione di un lungo pennone posto obbliquamente all'albero, a un dipresso come il pennone di mezzana nelle navi. Questo pennone è guernito di una trozza, al basso del pennone, di una drissa, d' una mantiglia o martinetto, di due orse, e di un braccio. I due lati verticali di questa vela sono disuguali, ed il più corto si porta d'ordinario dalla parte di sopravvento. La gran vela delle belandre si amarra dal

basso a sopravvento con una mura: si cazza con la scotta, cui si dà volta al coronamento del bastimento. S'imbroglia con le caricafondi e caricabugne, come le vele quadre ( Fig. 57 ).

Chiamasi anche *belandra* ne' porti di Francia ed in altri vicini a Dunkerque una barca grande a fondo piatto, che serve alla navigazione per canali interni, ed ha un solo albero a una sola vela della figura di trapezzio. I condottieri di queste barche chiamansi *belandrieri* ( Bélandriers ).

BELVEDERE, s. m. La perruche. *The mizen-top-galant mast.* È la parte superiore e più alta dell'albero di mezzana. V. *Albero*.

*Vela di belvedere.* Voile de la perruche. *Mizen-top-galant sail.* V. *Vele*.

BERGA, s. f. Berge. *High beach or cliff shore.* Scoglio a picco ed a livello del mare, o anche sponda alta e scoscesa di un fiume. Alla costa del Poiton vi sono tali scogli che diconsi *le berghe di Oleron*. Questa voce però non è per anche fatta italiana.

BERGOLO, add. Ven. *Vergolo.* Jaloux. Volage. *A ticklish or crank ship.* Si dice di una barca che di leggieri sbanda e s'inclina, e manca di stabilità.

BERTA, s. f. *Battipalo.* Mouton. Hie. *Rammer.* Ingegno formato di pianta con tre sproni e puleggie da cui pende un pesante ceppo o pestone di legno ferrato in testa, che tirasi in alto da molti uomini insieme con varie corde ( che formano il così detto Ven. *folpo* ), e si lascia cader sopra i pali che si vogliono affondere, per fare palafitte per ripari ne' fiumi, o per assodare il fondo ne' terreni cedevoli, sopra i quali debbansi costruire fabbriche pesanti, ecc., onde si dice *battere la berta*. *Berta* propriamente è il pestone ( Mouton ), ma si dice anche di tutta la macchina. Il solo pestone munito d'impugnature, colle quali alquanti uomini lo sollevano e lo lasciano cadere, si chiama *mazzeranga*. ( Hie, demoiselle ).

BERTOCCI ( s. m. pl. ) *delle trozza. Paternostri. Verticchi.* Pommes de racage. *Parrel-trucks.* Sono palle di legno traforate ( Fig. 293 ) che s'infilano con una corda per farne la trozza.

BERTOELLA, s. f. Ven. *Bandella*, che è unita ad un'altra per mezzo di un ago o perno, intorno al quale si volge.

BIANCO, add. Blanc. *Untarred.* Si dice del filo o corda non incatramata.

BIETTA, s. f. *Zeppa. Conio. Cuneo.* Coin. *Quoin. Wedge.* Pezzo di legno o ferro o altra materia soda, che ad un'estremità è grosso, all'altra è assottigliato, e si adopera a serrare o stringere insieme legni o altro; e talora a dividere, separare e fendere i medesimi, introducendolo a colpi di maglio nella spaccatura.

*Bietta o conio di mira.* Coin de mire. *Quoin in artillery.* È un conio che serve a sollevare la culatta del cannone per puntarlo. Si mette sotto il guanciale o cuscino di mira all'indietro della carretta ( Fig. 128 ).

*Biette o zeppa d'albero.* Coin de mat. *Quoin or wedge.* Queste biette servono ad assicurare e fermare nelle loro mastre gli alberi, e perciò si fa concava una loro faccia onde possano applicarsi alla rotonda figura dell'albero, e convessa la loro faccia esteriore onde combacino con la circonferenza della mastra o buco. Si cacciano a colpi di mazza ( Fig. 129 ).

*Biette di legno.* Coins de bois. *Wooden quoins or wedges.* Servono a fermare nei loro luoghi i majeri e altri legni nelle costruzioni e nei raddobbi ( Fig. 130 ).

*Biette o conj da spaccare legni.* Coins a refendre. *Iron wedges.* Sono d'ordinario di ferro.

*Biette o conio a manico.* Coin a manche ou patarasse. *Horsing-iron* Istromento o conio di ferro che serve ai calafati per cacciare le stoppe nei commenti, guernito di un manico alla sua testa. Un uomo tiene il manico con amendue le mani e applica la parte acuta del conio al commento, un altro uomo batte la testa del conio con una mazza, a percorrono tutta la lunghezza dello stesso commento ( Fig. 131 ).

*Biette o zeppe di cantiere.* Coins de chantier ou languettes. *Wedges used in launching of a ship.* Sono zeppe larghe, piatte e tagliate ad angolo molto acuto, le quali servono ne' preparativi per varare i vascelli, e per assicurarli nel loro letto o invasatura. Se ne insinuano tra i taccchi e la chiglia per sollevare alcun poco il vascello, mentre si passano i travi dai colombieri di una parte a quelli dell'altra, affinchè poi, levandole, il vascello resti sostenuto dai travi stessi.

*Biette di stivaggio.* Coins d'arrimage. *Wedges or chocks used in trimming of the hold.* Diconsi anche Cales ou acores. Servono per mantenere al loro sito nella stiva del bastimento le botti o altri oggetti di carico, sicchè per le agitazioni del mare non si sommuovano.

*Biette di caviechie.* Coins de gournables. Épites. *Small pins or wedges.* Sono piccole

biette che si cacciano a forza nella testa delle caviglie già introdotte ne' loro fori per dilatarle, onde restino più ferme nei medesimi.

*Biette di stroppo.* COINS D'ESTROPE. Sono biette comuni che servono a separare i due rami di uno stroppo.

*Biette* o *zeppe di timone.* COINS DE GOUVERNAIL. Servono a tenere diritto il timone nella sua losca.

BIGHE, s. f. pl. BIGUES. *Props* or *shores*; also *the masts of a sheer-hulk.* Lunghi e forti legni che servono a diversi usi. Se ne dispongono alcuni perpendicolari intorno alla nave sul cantiere per sostenere i palchi sopra i quali stanno i carpentieri che lavorano sul di fuori di essa. Alla sommità degli stessi s'incocciano delle taglie per issare dei pezzi pesanti che debbono porsi in lavoro. Al loro piede si chiodano dei tacchetti per dar volta ai cavi che passano per dette taglie.

Servono anche le bighe per abbattere un bastimento, sull'opera viva del quale occorra di lavorare. Si passano una o più bigha pei portelli o pei boccaporti del bastimento, e con un paranco o con un peso posto all'altra estremità della biga si fa leva per isbandare il bastimento e scoprire la parte immersa.

Con le bighe si costruisce una macchina simile alla *clavia* o *capra* per sollevare grandi pesi o per fare delle manovre forti in un cantiere o in un porto, come sono quelle di mettere al suo posto la ruota di prua, l'arcaccia, le once di un vascello che si costruisce, di alberare i bastimenti, quando non vi sia la macina, per caricare e scaricare bastimenti, ecc. Si congiungono insieme due di questi legni ad angolo acuto, e si legano fortemente con più giri di corde passate per direzioni contrarie nella croce che essi formano (Fig. 64). Questa legatura *p* si chiama *portoghese* (PORTUGAISE). Alla sommità s'incocciano delle taglie *c c*. Preparata così la macchina sul pian terreno, essa s'innalza nel luogo dove si vuol farne uso, alando sopra due paranchi, l'uno de' quali agisce nella cima delle bighe, l' altro al piede delle stesse in direzione contraria. Questi legni sono sostenuti stabilmente dalle corde *a a a* che diconsi *sarte* o *venti* (VANS, *Stays*). Appoggiansi col loro piede sopra alcuni pezzi di legno piani, mobili *s s*, detti *sole* o *ciabatte* (SOLES ou SABATTES), per poterli disporre secondo il caso. Così se si voglia porre una costa al suo luogo, si dispongono le due bigha una per ogni parte della chiglia.

BIGLIARDO, s. m. BILLARD. *A billiard.* Barra o massa di ferro cilindrica da una parte, lunga di 10 a 12 piedi, che termina in un rotondo calcio molto più grosso della barra (Fig 65), e nel restante della sua lunghezza è stiacciata e larga. Tenuta orizzontale da molti uomini posti in due file, serve a cacciare con forza, a bigliardare i cerchj di ferro con i quali si cingono gli alberi maggiori delle navi imbottati, cioè formati di più pezzi, prima di metterli al loro posto, battendo alternativamente negli opposti punti de' cerchj, onde spingerli egualmente in tutta la loro circonferenza. L'albero si colloca orizzontalmente, sollevato alcun poco dal suolo, onde il cerchio possa passare liberamente, e sostenuto in due o tre punti della sua lunghezza. Questi cerchj sono arroventati, e si presentano all'estremità dell'albero che ha minore diametro, per introdurlo sino al punto destinato a ciascun cerchio, già preparato della misura che debbe avere. Si caccia a luogo colla maggiore prontezza e prima che si raffreddi. Anche i pennoni maggiori si rinforzano e si assicurano con simili cerchj di ferro.

BIGLIARDARE, v. a. BILLARDER. *To drive the iron-hoops of the masts and yards, by means of the billard.* Cacciare a luogo i cerchj di ferro negli alberi e ne' pennoni col bigliardo.

BIGOTTA, s. f. CAP DE MOUTON. MOQUE. *Dead eye.* È un lavoro di bossellajo (Fig. 106) in forma di sfera stiacciata, traforata nella parte piatta con tre buchi e con un solco nel suo contorno circolare. D'ordinario si fanno di legno d'olmo. Le bigotte si possono mettere nell'ordine delle mocche. Nel guernimento di un vascello vi è gran numero di bigotta che servono alle manovre dormienti, ai cavi degli alberi, ecc.: l' uso loro principale è di tenere ferme e tesate le estremità inferiori delle sartie e degli stragli (Fig. 111 *r e*).

BIGOTTA. BIGOT. *Rib.* Chiamansi con questo nome anche quei pezzi di legno traforati e infilati che formano parte delle trozze (Fig. 336 *o o*, e 337 *r r*).

*Bigotta di un cavo.* CAP DE MOUTON D'UNE CORDE. *A rope-bound dead eye.* È quella che è attaccata alla sartia o corda che si vuol tesare (Fig. 111 *r*).

*Bigotta della landa.* CAP DE MOUTON DE LA CHAINE. *Iron-bound dead eye.* Quella che sopra le parasarchie è assicurata al

corpo della nave ; per mezzo della catena di ferro o landa ( Fig. 111, *e* ).

*Bigotta di trozza.* BIGOT DE RACAGE. *Ribs or a parrel.* Piccoli pezzi di legno, bislunghi e traforati con due o tre buchi, che s' infilano alternativamente con i *vertichi*, bertocci o paternostri, e formano la trozza di un pennone. Vi sono delle bigotte a due e a tre buchi, delle quali si farà menzione all' articolo *Trozza.*

*Bigotta con tre occhi.* MOQUE À TROIS TROUS. *An oblong dead eye with three holes.*

*Bigotta con molti occhi, bigotta di ragna.* MOQUE D'ARAIGNÉE, MOQUE DE TRELINGAGE. *The dead eye of a crow-foot.*

*Bigotta di straglio.* MOQUE DU GRAND ÉTAI, MOQUE À UN TROU. *Heart.*

BIGORELLO, s. m. COUTURE DE VOILE. *Seams of the sails.* La ripiegatura del cucito dei ferzi delle vele, dentro la quale ci va una corda che si chiama *midolla.*

BILANCIAMENTO, s. m. BALANCEMENT. Termine di costruzione. *Coste di bilanciamento.* COUPLES DE BALANCEMENT. *Balanci-timbers or frames.* Così chiamavansi due coste, distanti, esattamente dalle estremità della nave, la quarta parte della sua lunghezza totale, una sul davanti, l'altra all' indietro, delle quali gli antichi costruttori avevano il costume di determinare ne' loro piani il garbo, come facevano per quello della costa maestra o delle once.

Queste coste sono così denominate perchè servono a equilibrare i pesi, intorno al centro di moto della nave. Quindi si stabilì che queste due coste avessero la medesima larghezza, e a un dipresso eguale capacità, onde le linee d' acqua della nave, avendo eguale apertura, in que' punti dessero eguale appoggio alla nave, quando s' immerge nell' acqua, o contribuissero a sostenerla nel rullio e nel beccheggio, rendendo più dolci i suoi movimenti. Tutte le parti, comprese tra quelle due coste, debbono avere il loro centro di gravità un poco all' indietro della costa maestra, la quale si suole collocare al di là del punto di mezzo verso prora : egli è perciò che le dette due coste sono poste a distanza presso a poco eguale dal mezzo della nave, e non dalla costa maestra. Se tutta questa parte della nave, che è quella della maggiore capacità, e nella quale sono collocati i maggiori pesi, sia ben calcolata e bene bilanciata, ciò contribuisce molto alla dolcezza de' suoi movimenti.

Alcuni costruttori danno a ciascuna di queste due coste un' area o superficie presso a poco eguale a tre quarti di quella della costa maestra. Questa pratica, la quale è antica, non è al presente di un uso generale.

Chiamasi più propriamente *costa di bilanciamento* quella delle due che è tra il mezzo della nave e la ruota di poppa ; e quella che è sul davanti tra il mezzo e la ruota di prua, si nomina più particolarmente *costa dell' orza* ( COUPLE DU LOF ).

BILANCIARE, v. a. *Bilanciare una nave.* BALANCER UN VAISSEAU. E, nel fare i piani di costruzione, disporre le coste in modo che il centro di gravità e il metacentro siano collocati bene, ed all' altezza che loro respettivamente conviene. Allora si dice che una nave è bene bilanciata.

*Bilanciare le coste, bilanciare la ruota di prua ecc.* ( BALANCER LES COUPLES, BALANCER L'ÉTRAVE ) o qualunque altra parte, nella pratica della costruzione, è metterla a posto, bene a piombo, e nella giusta sua posizione.

Si bilanciano le coste per mezzo delle tavole d' apertura e del piombo. V. *Tavole d' apertura.*

BILANCIERE, s. m. BALANCIER. *Bilancieri della bussola.* BALANCIERS DE LA BOUSSOLE OU DE COMPAS. *Gimmals of a sea-compass.* Sono due cerchj d' ottone, concentrici e mobili, i quali tengono le bussole in equilibrio, sicchè si mantengano sempre orizzontali nei movimenti della nave agitata dal mare. Ciascuno di questi cerchj, per quest' oggetto, è sostenuto da due perni orizzontali. Il cerchio maggiore ha i suoi perni mobili sopra punti fermi nella cassetta della bussola, e il cerchio minore ha i suoi perni mobili nel cerchio maggiore : questi quattro perni sono alla distanza tra di loro di 90 gradi.

*Bilanciere della lampana.* BALANCIER DE LA LAMPE. *Gimmals of a lamp.* Sono cerchj di ferro mobili, che tengono in equilibrio e sospesa la lampana della chiesola in una nave, nello stesso modo come i bilancieri della bussola.

BINDA, s. f. BANDE DE RIS. *Reef-band.* Striscia di tela cucita sulla vela parallelamente alla sua testata. In questa striscia si fanno i buchi de' terzaruoli, per passarvi le gasebette o mattafioni, che servono a serrare una parte di vela, raccogliendola sul pennone. Le gabbie hanno tre binde di terzaruoli : le vele basse ne hanno una sola ( Fig. 366 *k k* ).

**BINDATURA**, s. f. È l'atto di porro le binde alle velo per rioforsarle ne' luoghi dove sooo aperti gli occhietti de' terzaruuli.

*Bindatura* è anche il lavoro di rinforzo che si fa alle veie coll' applicarvi le binde nei lunghi dove sustengono più sfregamento. L'ACTION DE DOUBLAGE *ou* RENFORT DES VOILES. *THE ACT OF LINING THE ZAILZ OF TABLING AT THE FOOT-ROPE AND LEECH-ROPEZ.* V. *Rinforzo.*

**BIREME**, s. f. BIRÈME. Specie di galera o di bastimento a remi degl' antichi, così chiamato per la disposizione dei sooi remi, sia che avesse due ordini di remi uno sopra l'altro, sia che fossero in altro modo disposti: argumento che fu di molto stodio degli cruditi.

**BISCE**, s. f. pl. ANGUILLÈRES. *LIMZERS. Ombrinali di ztiva.* CANAL DES ANGUILLÈRES. *LIMBER-HOLES.* Sono intagli o buchi fatti sotto i madieri nel fondo delle navi, per facilitare lo scolo delle acque sino al pozzo delle trombe, che altrimenti si fermerebbero tra que' membri. La continuazione e fila di tali intagli, sulla stessa linea in tutti i madieri, si nomina ombrinale di stiva o caoale delle bisce: vi si passa o ripassa una catena di ferro o nna oorda, quandu si vuol nettare e cavar di là le sozzure che possono raunarvisi.

*Tavole di bordatura delle bisce.* BORDAGES DES ANGUILLÈRES. *LIMBER-BOARDZ.* Sono tavole poste a sinistra e a destra e sopra le bisce deotro della nave: queste tavole sonu congiunte immediatamente col paramezzale, e pussono levarsi e rimettersi facilmente, quando vi è bisogno di purgare il canalo delle bisce.

*Bisce delle navi.* Vermi che ne corrodono il fasciame. V. *Bruma.*

**BISCOTTO**, s. m. BISCUIT. *BIZCUIT OF SEA-BREAD.* Pane cotto più lungamente e più diseccato del pane ordinario, affinchè si conservi meglio neile navi. Ciascun pane di forma rotonda e piatta si nomina *castagnola*, *galetta* (GALETTE. *GALETTE*); anzi si dice DE LA GALETTE, per indicare del biscotto. Il biscotto rotto in piccoli pezzi o in grossa polvere, si ohiama *Mazzamora* ( MACHEMOUAE ). Von. *Frisoppo.* Il trasporto del biscotto nelle navi si debbe fare in un tempo secco, e si rinchiude nei depositi bene calafatati, netti, e coperti di stuoje. V. *Deposito del pane.*

**BISDOSSO**, s. m. BIDOT. *A bisdosso*, avv. A BIDOT. *THE ZITUATION OF A LATINE SAIL, WHEN ABACK OF LAYING UPON THE MAST, OF WHEN ITZ YARD IS A WEATHER OF THE MAST.* Termine usato nel Mediterraneo parlando de' bastimenti a vele latine. Esprime la posizione della vela, quando l'antenna è a sopravvonto dell' albero, e la vela essendo per conseguenza sull' albero, si formano due sacchi, uno sul davanti, l'altro all' indietro delle stesso albero. Non si va a bisdosso, se noo che quando, correndo stretti al vento, si vuol virare il bordo prontamente; perchè in questo modo non si è obbligato di treluccare o mutare, cioè cambiare l'antenna, e portarla da nn lato all' altro; ma ciò non si fa se non che nei bastimenti che hanon una sola vola, e con tempo bello; altrimenti, sarebbe pericoloso. La figura 58 rapprescota una tartana a bisdosso. V. *Treluccare.*

**BITTALO**, s. m. *Sperone* o *freccia.* BERTELOT *ou* BERTHELOT. *THE PROW IN LATINE VESZELS.* Unione di molti pezzi di legnu che formano nn ago o nna puuta o freccia molto sporgente sul davanti di certi bastimenti del Mediterraneo, come gli sambecchi, le barche, le tartane, i pinchi ecc., ne' quali tiene il luogo di sperone o di bompresso (Fig. 55, A).

Il bittalò è composto di un pezzo di legno, affisso al di fuori alla ruota di prua, che si prolunga diritto sul davanti, facendo coll' orizzonte un angolo di circa dieci gradi. Questo pezzo è sostenuto da uo bracciuolo che in questi bastimenti fa l'uffizio di gorgiera o di tagliamare. L'estremità del bittalò termina per lo più con la figura di un uccello, d'un pesce o d'nn drago: ei prolunga il suo sporto con un altro pezzo che si adatta con delle legature, e che segue la medesima direzione. Due altri pezzi dritti o due maestre sono fermate con un'estremità al corpo del bastimento, verso l'alto della costa di parapetto di prua, una a destra e l'altra a sinistra, e vengono a riunirsi al primo pezzo coll'altra estremità, ad angolo molto acuto, e alzandosi sopra l'orizzonte allo stesso modo. Si sitoa da vicino nell'intervallo o spazio triangolare che laniano tra di loro questi tre pezzi, delle asse o traverse, parallele tra di loro a modo di formare una piattaforma ohe serve ai marinaj per istarvi sopra a maoovrare le corde delle vele davanti. Le cose esposte si comprenderanno bastantemente osservando la figura de' bastimenti supraccitati.

**BITTARELLA**, s. m. *Piccola bitta. Maimone.* BITTON. *THE TOPSAILZ ZHEET-BITS.*

BITTE, s. f. pl. BITTES. *The bits.* *Le bitte grandi.* LES GRANDES BITTES. *The main bits.* Significa questa voce una unione di legnami, formata principalmente di due colonne, e di un pezzo che le attraversa ad angoli retti, che serve a dar volta alle gomone e ad altri grossi cavi, per qualche manovra forte nella nave che si debba assicurare.

Le bitte delle navi servono a fermare le gomone delle ancore, dando una o più volte allo stesse intorno a questi pezzi di legno. Le colonne o stanti delle bitte s' innalzano sopra il primo ponte tra la boccaporta della camera delle sartie e la mastra o fogonadura dell' albero di trinchetto: il piede di queste colonne d' ordinario è al fondo della stiva; alcuni costruttori però le fanno terminare al pagliolo della camera delle sartie, e in questo caso il piede è fortemente inchiodato ad un baglio del medesimo.

Le figure 67, 68, 69 rappresentano le bitte di una nave da guerra di 80 cannoni, con una scala di 4 linee per piede. Nella fig. 67 si vedono di fianco o in profilo; nella fig. 68 dall' indietro al davanti; e nella fig. 69 d' alto in basso. Le parti della nave vicine e connesse con le bitte sono indicate nelle figure stesse con linee punteggiate.

Le bitte sono composte di due colonne o stanti A A, la grossezza de' quali si diminuisce di un terzo verso il fondo della nave, dove si addentano e s' inchiodano sul madiere della porca 7, 7, cioè al fondo della stiva: la loro parte superiore si solleva a quattro piedi sopra il primo ponte. Queste due colonne sono distanti tra di loro quattro piedi all' incirca, e toccano le due corsie del ponte. Hanno un' intaccatura di circa due pollici, in cui s' incastra il baglio del primo ponte, 1, al quale sono fermate con due chiodi o perni. Sono parimente incavigliate al baglio del poggiolato della camera delle sartie, 3, e a quello della camera del penese, 5. Si assicurano inoltre a questi bagli con delle mensole, come si vede nelle fig. 67 e 68.

Queste colonne o stanti sono attraversati ad angoli retti nella facciata posteriore, poco sotto la loro sommità, da un pezzo B B, chiamato il *traverso* o *croce*, che fa con essi delle incrocciature alle quali si fermano i cavi. Alla facciata verticale posteriore del traverso è applicato un pezzo di legno ritondato al di fuori, che si chiama *il guancialetto* delle bitte C C, il quale serve insieme a corroborare il traverso, ad aumentare l'ampiezza delle volte delle gomone, e ad impedire, per la sua forma circolare, che le gomone non si taglino. Il guancialetto è fatto di pino o d' altro legno dolce, affinchè la gomona che sullo stesso si frega nelle diverse manovre, non si logori. Il traverso ed il guancialetto debb'essere abbastanza alto sopra il ponte, onde le gomone e i cavi possano passarvi sotto comodamente. Il traverso è connesso e sostenuto dalle colonne con due tacchetti o mensole F F, situate sotto il traverso nei luoghi dove egli è ad esse applicato, e oltre ciò con due ganci di ferro G G (Fig. 67).

Le colonne o stanti sono assicurate sul davanti con due bracciuoli D D (fig. 67, 69), il lato più corto de' quali è applicato alla colonna, e non oltrepassa l' altezza del traverso: l' altro lato si prolunga quanto si può verso l' avanti, e s' incastra con ciascuno de' bagli sopra il quale si appoggia: si aggiunge a questo lato del bracciuolo un allungatore che chiamasi *spina*, il quale va scemando di grossezza, e non è incastrato ne' bagli. I bracciuoli delle bitte sono affissi ai bagli con perni a campanella E E E, guerniti di radance di ferro, alle quali s' incocciano le bozze H, per cui mezzo si fermano le gomone delle ancore.

*Colonne o stanti delle bitte.* MONTANS DES BITTES. *The bits.* A A.

*Croce o traverso delle bitte.* TRAVERSIN DES BITTES. *The cross-piece of the bits.* B B.

*Guancialetto delle bitte.* Ven. *Coscino delle bitte.* COUSSIN DES BITTES. *The fir-lining or doubling of the bits.* C C.

*Bracciuoli delle bitte.* COURBES DES BITTES. *The standards of the bits.* D D.

*Perni a campanella per le bozze delle gomene.* CHEVILLES A BOUCLE POUR LES BOSSES DES CABLES. *Ring-bolts for the stoppers of the cables.* E E.

*Tacchetti o mensole o scontri delle bitte.* TAQUETS OU CONSOLES. *Cleats to the cross-piece.* F F.

*Ganci delle bitte.* CROCHETS DES BITTES. *Hasps or hooks, to fasten the cross-piece.* G G.

*Bagli del primo ponte.* BAUX DU PREMIER PONT. 1.

*Mojeri del primo ponte.* BORDAGES DU PREMIER PONT. 2.

*Bagli del tavolato, o pagliolo della camera delle sarte.* BAUX DU PLANCHER DE LA FOSSE AUX CABLES. 3.

*Majeri del tavolato.* Bordages du plancher. 4.

*Bagli del tavolato della camera del penese.* Baux du plancher de la fosse aux lions en avant des bittes. 5.

*Majeri del tavolato della camera del penese.* Bordages du plancher de la fosse aux lions en avant des bittes. 6.

*Madiere* o *piana di porca* o pure *il fondo della nave.* Varangue de porque ou *bien* le fond du vaisseau. 7.

*Boccaporta della camera del penese.* Ecoutille de la fosse aux lions. 8.

*Mastra* o *fogonadura dell' albero di trinchetto.* Étambrai du mat de misaine. 9.

BITTONE, s. m. *Maimone della drizza maestra.* Sep de drisse ou chaumard. *Knight-heads of the gears.* E un pezzo di legno forte, riquadrato e stabilito verticalmente sul secondo ponte delle navi grandi, alquanto all' indietro dell' albero di maestra, saldamente tenuto e inchiodato ai bagli del ponte inferiore e del secondo ponte. In quella parte che si sollova sopra il secondo ponte sono intagliati quattro incastri, nel verso della lunghezza della nave, ne' quali si mettono quattro raggi di bronzo intorno ad uno stesso asse. La testata di questo pezzo è foggiata in modo da potervisi dar volta intorno, e fare una legatura. Questi raggi servono al passaggio delle drizze de' pennoni inferiori, quando si ha bisogno d' issarli.

Due altri pezzi simili, alla distanza di alquanti piedi tra di loro, sono uniti e connessi alla mastra dell' albero, con un pezzo di legno piatto che gli unisce e gli attraversa sotto la loro testata, e forma croce sopra ciascuna. Le estremità di questa traversa sono foggiate a modo di potervi allacciare dei cavi. Si amarrano ad esse le drizze del basso pennone.

Si passano pei raggi del bittone di drizza le ghindaresse dell' albero di gabbia.

Questa pratica però è da luogo tempo soppressa nelle navi inglesi, e da alquanti anni nella maggior parte delle navi francesi.

*Bittone di scotte* o *Cazzascotte.* Seps d'écoutes, bittons d'écoutes. *Knight-heads of the top-sail sheets.* Sono costruzioni simili ai bittoni di drizza, ma minori, e poste sopra i castelli all' indietro all' albero di maestra o a quello di trinchetto, formati da due stanti e da una traversa che gl' incrocia. Nella grossezza degli stanti, come no' bittoni di drizza, sono posti dei raggi destinati al passaggio delle scotte di gabbia. Le testate degli stanti servono per dar volta a' cavi e amarrarli.

BLINDARE (v.a.) *una nave.* Blinder un vaisseau. *To cover a ship's side with fenders of old cables.* E gueroire di mozziconi di vecchio gomone, contigui e serrati l' uno contro l' altro, a più file, i bordi della nave al di fuori, per guarentirli dalle palle, quando si dee sostenere il fuoco di una batteria di terra.

Si blindano altresì i ponti delle navi per preservarli dagli effetti delle bombe. Perciò si gueroisce il ponte più elevato, e i castelli di vecchi cordami, di pezzi di legno, di stoppe e d' altre cose di questa natura, all' altezza di qualche piede, disponendo da per tutto delle baje piene d' acqua, per estinguere prontamente il fuoco, nel caso che cadesse a bordo qualche bomba.

*Blindare* si dice anche per equivalente di *impagliettare.*

*Blinde*, s. f. pl. Blindes. Sono legnami ed alberi intrecciati per sostenere le fascine della trincea e riparare quei che vi lavorano.

BLOCCARE, v. a. *Bloccare un porto.* Bloquer un port. *To block up a port.* E circondare il porto con forze e impedire, acciocchè non possano entrare, nè uscire bastimenti.

BOA, s. f. Bouée. *Buoy.* V. *Gavitello.*

BOCCA, s. f. Embouchure. Entrée d'une rivière, d'un port. *The mouth of a river or harbour.*

*Bocca, foce;* entrata, imboccatura di un fiume, di un porto.

*Bocca di fuoco.* Si dice d' ogni arma da fuoco, come sono le artiglierie, ed anche quelle che sono atte a portarsi addosso, come moschetti, archibugi, pistole (Bouche de feu).

*Bocca di un' arme da fuoco*, *di un cannone*, *di un mortajo*, *la larghezza della loro apertura.* Bouche d'un canon, d'un mortier. *The mouth of a cannon* or *of a mortar.*

*Bocca del martello.* La tête du marteau. Quella parte con la quale si batte per piano, opposta al taglio che dicesi penna (La panne).

*Bocca delle morse.* Machoires d'un étau. *The chops of the vice.* Nome che si dà alle due parti principali delle morse, che si aprono e si serrano con vite per istringere e tener saldo un lavoro, sopra cui si ha da far forza cogli stromenti.

*Bocca della nave.* Si dice più comunemente *boccatura.*

BOCCAPORTA, s. f. *Boccaporto.* ECOUTILLE. *HATCH-WAY.*

*Gran boccaporta.* GRANDE ÉCOUTILLE. *MAIN HATCH-WAY.* h ( Fig. 149 ).

*Boccaporta del magazzino o camera delle gomone.* ECOUTILLE DE LA FOSSE AUX CABLES. *FORE HATCH-WAY.*

*Boccaporta della dispensa.* ÉCOUTILLE DE LA SOUTE AUX VIVRES. *THE STEWARD'S HATCH-WAY.*

*Boccaporta del deposito della polvere.* ÉCOUTILLE DE LA FOSSE AUX POUDRES. *THE MAGAZINE HATCH-WAY.* z. *ib.*

Le boccheporte sono aperture quadre fatte ne' ponti delle navi, per comunicare da un piano all'altro, o con la stiva. Sul primo ponte nelle navi di linea ve ne sono sei, cominciando dall' ultima indietro.

1.° *La boccaporta della stanza de' rispetti o riserve* ( L'ÉCOUTILLE DE LA SOUTE AU RECHANGES DU MAITRE CANONNIER ) *m*, che quasi tocca la ruota di poppa.

2.° *La boccaporta del deposito delle polveri* ( L'ÉCOUTILLE DE LA SOUTE AUX POUDRES. *MAGAZINE HATCH-WAY* ) *l*, *ib.* che è ad alcuni piedi indietro della scassa dell' albero di mezzana.

3.° *La boccaporta della dispensa* ( L'ÉCOUTILLE AUX VIVRES. *THE STEWARD'S HATCH-WAY* ) *k*, che è tra il grand' argano e l' albero di maestra.

4.° *La gran boccaporta* ( LA GRANDE ÉCOUTILLE. *THE MAIN HATCH-WAY* ) dinanzi all' albero di maestra.

5.° *La boccaporta del magazzino delle gomone* ( L'ÉCOUTILLE DE LA FOSSE AUX CABLES. *FORE HATCH-WAY* ) *i*, tra la gran boccaporta e le bitte situate dietro all' albero di mezzana. Alcune boccheporte sono aperte direttamente al di sopra di quelle del secondo ponte, il quale ne ha tre di più che gli sono particolari, per comunicazione dal secondo ponte al primo, per mezzo delle scale. La posteriore di queste aperture particolari al secondo ponte è aperta a qualche distanza sul davanti dell' albero di mezzana. La seconda è ad alquanti piedi sul davanti dell' albero di maestra, tra questo e la gran boccaporta. Si dispone una scala da ciascun lato, per discendere al primo ponte. La terza è all' indietro della boccaporta del magazzino delle gomone, ed ha due piccole scale come la precedente.

Le boccheporte del primo ponte sono coperte con i quartieri ( PANNEAUX. *COVERS OR LIDS OF THE HATCH-WAY* ); quelle del secondo ponte sono chiuse con carabottini o graticolati ( CAILLEBOTIS. *GRATINGS* ) per dare dell' aria e del lume allo spazio tra i ponti.

Si fa anche una boccaporta sul cassero davanti all' albero di mezzana, e vi si pratica una scala grande per discendere dal cassero al secondo ponte. Tale è l' uso osservato per le boccheporte nelle navi di linea francesi.

BOCCATURA, s. f. *Bocca della nave.* LARGEUR DU NAVIRE. *EXTREME BREADTH OF THE SHIP.* Bocca o sia larghezza della nave, e propriamente la maggior larghezza misurata al baglio della costa maestra. V. *Larghezza.*

BOCCHE, s. f. pl. BOUCHES. *THE MOUTHS OF A RIVER, OR THE ENTRANCE OF A NARROW CHANNEL OR PASSAGE* ecc. Aperture principali, per cui alcuni grandi fiumi scaricano le loro acque nel mare, come le bocche del Rodano, le bocche del Nilo, le bocche del Missipipì.

Si dà anche questo nome ad alcuni passaggi di mare chiusi fra le terre, p. e. le bocche di Bonifacio tra le isole di Corsica e di Sardegna. Si osservi che questa parola si prende sempre in plurale. *Le bocche del Nilo.* LES BOUCHES DU NIL. *THE MOUTHS OF THE NILE.*

*Le bocche di Bonifazio.* LES BOUCHES DE BONIFACE. *THE STREIGHTS OF BONIFACIO.*

BOCCONE, s. m. *Stoppaccio.* VALET A CANON. *WAD.* Quella quantità di fieno, di sfilarze e simili che si mette forzatamente dentro l'artiglieria sopra la polvere e sopra la palla per caricarla.

BOJERA, s. f. BOJER, BOIER, BOUIER. Una specie di barca o scialuppa fiamminga, ammattata a forca, con due ale di deriva, che la rendono atta ad andar bene alla bolina senza derivare molto. E un bastimento da carico che ha un bompresso, ed è accastellato a prua e a poppa. Somiglia in molte parti alle semache.

BOLDONE. V. *Paglietto, imboglio* ( Fig. 76 ).

BOLINA, s. f. *Burina.* BOULINE. *BOWLINE.* Ven. *Borina.* Manovra o fune che serve a tirar la vela verso il davanti del bastimento. È attaccata al mezzo di ciascun lato verticale delle vele quadre, e serve a tirarle verso prua, per prendere il vento di fianco, quando è obbliquo o contrario alla rotta che si vuol seguire; e questo si chiama *Burinare una vela.*

Ad ogni lato verticale delle vele quadre vi sono delle funicelle cucite con le loro estremità alla ralinga, che formano altrettante piccole bose ( HERSEAUX DE BOULINE.

*Cringles of the bowline*) *p p* (Fig. 52). Alle dette bose si allacciano le *brancarelle di boline r r*, (Branches des boulines. *Bridles of the bowline*) le quali si uniscono a guisa di patta d' oca alla bolina, che è una corda semplice. Alando sulla bolina, *s*, si tira la vela verso la parte del vento ne' tre punti ai quali sono allacciate le brancarelle, e la vela si dispone a ricevere meglio il vento obbliquo.

Siccome non si ala giammai, se non che sulla bolina che è dalla parte del vento; così quella che è sotto vento è lasca, e si nomina *bolina di rovescio* o *di sotto vento*. Tutte le vele quadre hanno delle boline, eccettuata quella di civada, della quale di rado si fa uso col vento di bolina, ed allora si tesa questa vela per mezzo di palle pesanti che si sospendono alla sua bogna di sopravvento.

Ecco il modo col quale si attrazzano di ordinario le boline delle diverse vele quadre delle navi.

1.° *La bolina della vela maestra* (La bouline de la grande voile. *The main-bowline*) passa per una taglia aperta o pastecca, che è fermata sul piè dritto del parapetto di prua; e quando è tesata, si dà volta alla stessa su di un tacchetto attaccato al bordo, dirimpetto all' albero di trinchetto; la bolina di sottovento, che è mollata e tratta fuori dalla pastecca, si attacca al parapetto del castello di prora.

2.° *Le boline della gran gabbia* (Les boulines du grand hunier. *The main-top-bowlines*) passano ciascuna sotto la gabbia di trinchetto, per un bozzello semplice, il quale è incappellato all' albero di trinchetto, e pende al di sotto o dietro la gabbia dello stesso albero: indi per un altro bozzello incocciato al basso della sartia ultima posteriore di trinchetto; di là si allaccia ad un tacchetto contro il bordo, sotto la stessa sartia: la bolina della parte destra passa in questo modo al lato destro, e quella della sinistra al sinistro.

3.° *Le boline del pappafico di maestra* (Les boulines du grand perroquet. *The main-top-gallant bowlines*) passano ciascuna per una radancia fissa al basso dello straglio del gran pappafico; di là per un bozzello posto in alto della sartia ultima posteriore dell' albero di parrocchetto: indi, per un buco della piattaforma di gabbia di trinchetto, vengono poi ad allacciarsi al basso della sartia ultima posteriore di trinchetto a destra e a sinistra, ciascuna alla banda sua rispettiva.

4.° *Le boline di contrapappafico di maestra* (Les boulines du grand perroquet volant. *The main-top-gallant royal bowlines*) passano ciascuna per una radancia, posta nell' alto dello straglio del gran pappafico; corrono tutto a lungo questo straglio, passano per bozzelli incocciati nell' alto delle sartie dell' albero di parrucchetto, attraversano la piattaforma della gabbia di trinchetto per un buco; passano discendendo lungo la sartia ultima posteriore dell' albero di trinchetto, ciascuna dalla sua parte, in un pomo scavato a doccia, o radancia di legno, stabilita per il loro passaggio sopra questa sartia, e si allacciano a sinistra e a destra a dei tacchetti che sono al basso delle dette sartie.

5.° *Le boline di trinchetto* (Les boulines de la misaine. *The fore-sail bowlines*) passano ciascuna per un bozzello semplice, che è stroppato all' albero di bompresso, tra il collare e il controcollare dello straglio di trinchetto; indi per un altro bozzello semplice, per le vbligliole superiori vicino alle gruette, e si allacciano ai piè dritti del parapetto davanti.

6.° *Le boline della vela di parrucchetto* (Les boulines du petit hunier. *The fore-top-bowlines*) passano pe' raggi esteriori d' una taglia a tre raggi, la quale è stroppata alla estremità del bastone di flocco; indi ciascuna va ad un bozzello semplice assicurato sul mezzo del violino di bompresso. di là, in un altro bozzello semplice incocciato nelle gruette al di dentro della polena, e si allaccia al parapetto davanti.

7.° *Le boline del pappafico di trinchetto* (Les boulines du petit perroquet. *The fore-top-gallant bowlines*) passano ciascuna per una radancia fissa allo straglio del piccolo pappafico, a otto o dieci piedi sopra il bastone di flocco; di là, per una piccola puleggia incocciata allo stroppo della taglio a tre raggi, che è alla cima del bastone di flocco; indi, per una radancia, che è sullo stroppo del bozzello del collare di straglio di trinchetto: attraversano la rastrelliera di pulegge, e si allacciano al mezzo del parapetto di prua.

8.° *Le boline del piccolo contrapappafico* (Les boulines du petit perroquet volant. *The fore-top-gallant royal bowlines*) passano ciascuna per una radancia nell' alto dello straglio del piccolo pappafico: di là seguono la medesima direzione delle boline del piccolo

pappafico, passando per le stesse radance, indi nella rastrelliera di pulegge, e si allacciano al parapetto di prua.

9.° *Le boline di contromezzana* ( LES BOULINES DU PERROQUET DE FOUGUE. *THE MIZEN-TOP BOWLINES* ) passano per un bozzello fissato alla sartia che è più all' indietro dell' albero di maestra, poco sotto allo strilingaggio; indi, per un bozzello fisso al di dentro del bordo, dirimpetto a questa medesima sartia, e si allacciano da vicino ad un tacchetto del bordo.

Bisogna rimarcare che la bolina destra passa in questo modo lungo la sartia sinistra, e quella di sinistra lungo la sartia destra, sicchè queste due corde s' incrociano, ciò che si fa per dar loro una direzione più vantaggiosa.

10.° *Le boline di belvedere* ( LES BOULINES DE LA PERRUCHE D'ARTIMON. *THE MIZEN-TOP-GALLANT BOWLINES* ) s' incrociano nello stesso modo come le precedenti. Passano ciascuna per un bozzello incocciato alla sartia posteriore della gabbia di maestra; indi, per un buco nella piattaforma della gabbia di maestra, e di là vengono ad allacciarsi vicino alle boline di contromezzana, dirimpetto alla sartia posteriore dell' albero di maestra.

*Bolina di rovescio o di sottovento.* BOULINE DE REVERS. *THE LEE-BOWLINE.*

*Broncorelle o patte di bolina.* PATTES DE BOULINE. *THE BRIDLES OF THE BOWLINE.*

*Bose di bolina.* HERSEAUX DE BOULINE. *CRINGLES OF THE BOWLINE.*

*Andare alla bolina.* ALLER A LA BOULINE. *TO SAIL WITH A SCANT-WIND* OR *TO SAIL CLOSE TO THE WIND*, OR *TO BE UPON THE WIND.* È navigare con vento obbliquo alla rotta, che obbliga di far uso delle boline, per disporre le vele a meglio ricevere il vento. Con vento in poppa o con vento molto largo la boline non sono di alcun uso.

*Vento di bolina.* VENT DE BOULINE. *SCANTWIND.* Si chiama così un vento contrario alla rotta od obbliquo, che obbliga di far uso delle boline.

*Correre la bolina.* COURIR LA BOULINE. *TO RUN THE GANTELOPE.* È un castigo che si fa subire ai malfattori sopra le navi, che corrisponde a quello di passare per le bacchette nella truppa, eccetto che nelle navi si fa uso di corde invece di bacchette.

BOLINARE, v. a. BOULINER. *Bolinare una vela.* BOULINER UNE VOILE. *TO HAUL A SAIL TO WINDWARD.* Si dice, quando il vento diventa contrario, alare verso il davanti della nave il lato di sopravvento della stessa vela, per mezzo della sua bolina, affinchè il vento la colpisca bene nella sua facciata posteriore, e non passi dall' altro lato della vela.

*Andare alla bolina* è navigare manovrando le boline.

*Nave che bolina bene o buona boliniera.* VAISSEAU QUI BOULINE BIEN ou BON BOULINIER. *A GOOD PLIER* OR *A SHIP THAT SAILS WELL UPON THE WIND.* Si dice *che una nave bolina bene* per dire ch' essa naviga e marcia bene con un vento di bolina. Si dice *che una vela non è abbastanza bolinata* ( PAS ASSEZ BOULINÉE. *NOT HAULED CLOSE ENOUGH* ), quando le boline non sono abbastanza alate verso prua.

*Buon boliniero.* BON BOULINIER. *A GOOD PLIER.*

*Cattivo boliniere.* MAUVAIS BOULINIER. *A LEEWARD-SHIP.*

E buon boliniere quel bastimento che cammina bene con vento di fianco, o stretto al vento; cattivo boliniere, quello che bolina male, e che naviga male, quando è al più presso del vento o *all' orza raso.*

BOLZONE, s. m. *Gozzone.* BOUCE. *THE ROUNDING* OR *CONVEXITY OF THE BEAMS AND OTHER LIKE PIECES.* La curvatura convessa che si dà a un tavolato, come è quella che si dà ai ponti, ai bagli, al triganto della nave, sicchè riescono più alti nel mezzo di quello che ai lati.

BOMA, s. m. BAUME. *THE MAIN BOOM OF A SLOOP, ENIO etc.* Pezzo di legno d' abete, rotondo, che serve ne' brigantini, nelle goelette, negli slops ed in altre specie di bastimenti a vele auriche. Il bom o boma è come una sorta di pennone, il quale, in vece di essere nell' alto della vela, si mette al di sotto: ad una delle sue estremità v' è una mezza luna o semicircolo, o un gancio di ferro, che s' imperna in un occhio sull' albero per far girare questo pennone intorno al piede dell' albero, e poterlo orientare a sinistra o a destra, secondo il vento; l' altra estremità sporge considerabilmente fuori del bastimento, e tiene basso il lato inferiore della vela. Vedansi le figure all' articolo *Auriche vele.*

*Mantiglie di bomo.* BALANCINES DE GUI. *TOPPING-LIFTS.*

*Boma della lancia.* GUI ou BAUME DE CHALOUPE. *MAIN BOOM OF A BOAT.*

BOMBARDA. V. *Galeotta a bombe.*

BOMBARDIERA, s. f. *Lancia.* Dicesi di certe barche atte a portare artiglieria da

bombardare, potendole far avvicinare a terra, perchè pescano poco.

BOMPRESSO, s. m. *Compresso*, *buompresso*. BEAUPRÉ. *Bowsprit*.

È un albero posto obbliquamente sul davanti della nave, e che sporge notabilmente fuori della prua. Ha il suo piede appoggiato sul primo ponte, un poco avanti alla mastra dell' albero di trinchetto; ed è ritenuto ed obbligato da una scassa, stabilita verticalmente nell' intervallo tra i ponti. Egli passa e si appoggia sopra la sommità della ruota di prua e dei due apostoli. Si prolunga al di fuori della nave, facendo coll' orizzonte un angolo di circa trentacinque gradi. È fortemente ritenuto e legato col braccinolo di tagliamare sullo sperone della nave, con molti giri di corda chiamati *legature* o *trinche di bompresso* (LIURES DE BEAUPRÉ. *The gammoning of the bowsprit*).

L' estremità superiore del bompresso termina in un maschio, ed entra nel foro quadrato di un cappelletto o testa di moro che si colloca perpendicolarmente all' orizzonte, e che ha la forma di un parallelepipedo allungato, le di cui quattro facciate sono perpendicolari, e le altre due, che sono le più corte, fanno coll' orizzonte lo stesso angolo che fa il bompresso coll' orizzontale. Nell' alto della testa di moro vi è un buco rotondo traforato obbliquamente, nel qu le passa il bastone del flocco, che serve a prolungare il bompresso nella stessa sua direzione. A ciascuna parte dell' estremità del bompresso sono inchiodati due pezzi di legno che hanno la forma di due semicircoli, messi a lato l' uno dell' altro, i quali formano insieme quello che chiamasi *violino di bompresso* (VIOLON DE BEAUPRÉ. *The s's of the bowsprit*). Su questo violino è fermato il piede del bastone di flocco, e vi si amarrano ancora lo straglio e il controstraglio dell' albero di parrucchetto.

L' albero di bompresso porta una vela nominata *la civada* (LA CIVADIÈRE. *The sprit-sail*), ed il bastone di flocco ne porta un' altra chiamata *controcivada* (CONTRECIVADIÈRE. *Sprit-sail top-sail*). Serve altresì per murare o cazzare la trinchettina o piccolo flocco ed il secondo flocco. Sul bompresso hanno il loro punto stabile lo straglio e il controstraglio dell' albero di trinchetto. Lo stesso è di varie manovre delle vele anteriori, come si può vedere negli articoli che riguardano l' attrazzatura delle vele.

Con ragione si riguarda l' albero di bompresso, come la chiave o il principale sostegno di tutti gli altri alberi; poichè, come si è detto, egli procura un punto fermo allo straglio dell' albero di trinchetto, sul quale ha il suo appoggio l' albero di maestra, come su questo l' albero di mezzana ha fermato il suo straglio. Quindi ne segue, che quando l' albero di bompresso viene a rompersi sotto lo straglio di trinchetto, questa rottura porta necessariamente l' instabilità di tutti gli altri alberi, se non vi si rimedia prontamente con que' mezzi che suppliscano allo straglio di trinchetto, sinchè si possa rimpiazzare il bompresso.

Al di sopra e ai due lati del bompresso, e parallelamente allo stesso sono stabilite due corde che chiamansi *guardamani di bompresso* (SAUVE-GARDES DE BEAUPRÉ. *Man ropes of the bowsprit*), le quali servono di difesa o di sostegno ai marinaj per montare sul bompresso, allorchè hanno a manovrare sopra d' esso.

L' albero di bompresso è lungo presso a due terzi della lunghezza dell' albero di maestra, e il suo diametro è quasi altrettanto forte; ed è perciò composto, come quello, di più pezzi, e rinforzato con cerchj di ferro e con legature di corde, siccome si è detto all' articolo *Alberatura*.

*Pezzo di bompresso*. BOUT DE BEAUPRÉ. *A small jib-boom* or *bowsprit*, *in merchant ships*. Così si nomina in alcuni bastimenti minori, quali sono le goelette, i cutteri, gli slope, i lugre ed altri, un piccolo albero che fa in essi lo stesso ufficio che presta nelle grosse navi l' albero di bompresso già descritto; con questa differenza che in que' piccoli bastimenti il bompresso è disposto più vicino all' orizzontale, non avendo che venti o ventiquattro gradi d' elevazione, e qualche volta anche meno. Questi bompressi si possono ritirare dentro del bastimento, quando è burrasca: sono assicurati al ponte, e tenuti fermi alla ruota di prua con un collare di ferro.

Si chiamava *pappafico di bompresso*, nell' antico modo di attrazzare le navi, un alberetto che si sollevava verticalmente sopra l' estremità del bompresso, e che serviva a portare una vela di quel nome. Le nostre navi non la portano più, e vi si è sostituito il bastone di flocco.

*Bompresso sulla poppa*. BEAUPRÉ SUR POUPE. *Close behind*. Si esprime con questa frase

la posizione rispettiva di due navi, una delle quali essendo nelle acque dell' altra, o dietro a questa, e facendo la stessa rotta, si trova così vicina, che il suo bompresso quasi tocca la poppa o il coronamento dell' altra.

BONACCIA, s. f. BONACE. *CALM WEATHER; STILL WEATHER.* Calma, e dicesi propriamente quando cessa il vento, e le onde si appianano, ed il mare è tranquillo e placido. Placidezza di mare. V. *Maccheria.*

BONACCIARE, v. n. CALMER. *TO FALL CALM* or *TO BECALM.* Calmarsi, acquetarsi il mare o i venti, tornare in bonaccia.

BONACCIOSO, adj. CALME. *CALM.* Che è in bonaccia, in calma.

BONAVOGLIA, s. m. *Bonavoglio.* S' indicano con questo nome, sulle galee di Malta e di altri paesi d' Italia, coloro i quali per una certa somma di denaro e a certe condizioni vendono la loro libertà, e s' impegnano a servire sulle galee e a lavorare al remo, d' ordinario per tre anni. Ancorchè si debbano questi distinguere dagli schiavi e condannati, tuttavolta non vi è alcuna differenza apparente, essendo i bonavoglia alla catena, come lo sono in Francia i galeotti.

BONCINELLO, s. m. CABILLOT. *TOGGEL OR A BELAYING PIN.* Pezzetti di legno impiombati all' estremità degli stroppoli di bozzello o delle sarchie dell' albero di maestra. V. *Caviglhotto.*

BONNETTA, s. f. *Coltellacci.* BONNETTE. *STUDDING-SAIL.*

*Bonnette basse, coltellacci, scopamari.* BONNETTES BASSES.

*Bonnetta lardata.* BONNETTE LARDÉE. *A BONNET FURNISHED WITH CHOPPED OAKUM TO BE USED IN THE ACT OF FOTHERING.* Bonnette ingrossate con istoppa o vecchie corde da servirsene al caso di otturare una falla. V. *Accecare.*

BORA, s. f. *Borea, aquilone.* EST-NORD-EST. *EAST-NORTH-EAST.* Vento di greco levante, forte e pericoloso particolarmente nell'Adriatico.

BORDA, s. f. È la maggior vela nelle galee dopo il bastardo.

BORDARE (v. a.) *una nave.* BORDER UN VAISSEAU. *TO PLANK A SHIP.* Rivestire di bordatora di majeri o fasciame le membra della nave. Rivestire le coste e bagli di una nave co' majeri, o generalmente col fasciame.

BORDATA, s. f. BORDÉE. *ONE BOARD TACK* or *STRETCH.* Il cammino che si fa bordeggiando, ora per una parte, ora per l' altra: onde *Correre una bordata* o *tenere una bordata.* COURIR UNE BORDÉE. *Correre a piccole bordate.* COURIR A PETITES BORDÉES. *TO PLY TO WINDWARD BY SMALL BOARDS.*

*Bordata* si dice anche da alcuni per *fiancata*, per significare la scarica di tutti i cannoni insieme d'una batteria; ma è voce poco usata.

BORDATURA, s. f. *Fasciame.* BORDAGE. *PLANKS.* Ven. *Investizione.* Tutto il legname che riveste l' ossatura della nave per di fuori.

BORDEGGIARE, v. a. LOUVOYER. *TO STAY* or *PLY TO WINDWARD BY BOARDS.* Ven. *Star sulle volte* o *stare sui bordi.* E, quando si ha vento contrario alla rotta, navigare al più presso del vento in *zig zag*, ora avendo il vento e le mura a babordo, e poco dopo a tribordo, e la rotta del bastimento fa in ogni bordo per cui progredisce nel suo viaggio, l' angolo più acuto possibile col vento.

Quando il vento non sia troppo violento, e la deriva moderata, un bastimento ben costrutto e buon boliniere, dopo venti leghe di *zig zag*, con questa manovra può avanzare verso l' origine del vento, o ciò che si dice *guadagnare nel vento* (GAGNER DANS LE VENT. *GAIN GROUND*) tre o quattro leghe al più. I bastimenti latini, e quelli a vele auriche hanno maggior vantaggio, perchè possono orientarsi stretti al vento più di quelli a vele quadre, e portano a cinque arie di vento, talvolta anche meno, mentre quelli a vele quadre non navigano che a sei arie di vento, facendo la chiglia de' primi con la direzione del vento un angolo di 56°, 15' soltanto, mentre negli altri questo angolo è di 67°, 30'.

Si bordeggia all' ingresso di un porto, in uno stretto, in un fiume ed anche nel mare aperto, quando uno non vuole allontanarsi da qualche paraggio.

BORDO, s. m. BORD. *BOARD* or *THE SHIP SIDE.* Lato della nave, e prendendo la parte per il totto, significa comunemente la stessa nave. Quindi *andare a bordo* (ALLER A BORD, *TO GO ON BOARD*) è recarsi alla nave.

*Sortire, uscire dal bordo* (SORTIR DU BORD) è lasciare la nave. *A bordo del Sovrano* (A BORD DU SOUVERAIN), cioè sulla nave *il Sovrano.*

Da questa parola provengono quelle di *tribordo* e *babordo*, per esprimere il lato destro e sinistro della nave.

*A bordo.* A BORD. *A BOARD, ON BOARD, ON SHIP BOARD.*

*Bordo a bordo.* Bord a bord. *Aloncside.* Si dice di due bastimenti che siano affatto vicini tra di loro nel verso della loro larghezza; ciò che si fa qualche volta per imbarcare delle mercanzie dall'uno nell'altro.

*Passi della gente sul bordo.* Passe du monde sur le bord. *Man the side.* Comando che si fa all'equipaggio per far passare alquanti marinaj dai due lati della scala, fuori del bordo, onde stendere le corde che sono legate ai candellieri della scala, e che, essendo tese, servono di difesa alle persone che montano in nave o ne discendono.

*Bordo,* sinonimo di *bordata.* Bord. *A board, a tack in flying to windward by tacking.*

*Essere su i bordi, correre de' bordi* si dice d' un bastimento che fa rotta tenendosi al più presso del vento, ora tribordo, ora babordo, quando il vento è contrario. È lo stesso che *bardeggiare.*

*Essere bordo sopra bordo*, significa la stessa cosa, con questo però che sembra intendersi con questa espressione un più frequente mutamento di bordo, e anche talvolta la situazione di una nave, la quale per mantenersi solamente in un paraggio, ad oggetto di far crociera o di aspettare qualche nave, non va precisamente al più presso del vento, ma porta un poco più in pieno; sicchè ella va e ritorna per una linea quasi perpendicolare al vento, ed alla fine della seconda bordata si trova nello stesso punto dov' era al principio della prima.

*Buon bordo.* Bon bord. Good board. *Cattivo bordo.* Mauvais bord. *Bad board.* Quando si bordeggia, ed il vento ancorchè contrario, non viene precisamente dal punto al quale si vuol andare. Quella delle due linee che si accosta di più al luogo della sua destinazione, è chiamata *buon bordo*; e quella che lo allontana di più, è detta di *cattivo bordo.*

*Bordo a terra.* Bord a terre. *Standing in. Bordo al largo.* Bord au large. *Standing off shore.* Bordeggiando lungo una costa, il loro sul quale si corre verso la costa è chiamato *bordo a terra*, e quello per cui si porta la prua verso il mare aperto, si chiama *bordo al largo.*

*Bordo del mare.* Bord de la mer. *The sea shore* or *the strand.* È la riva del mare.

*Bordo corto.* Mauvais bord. *Bad board.*

*Rovesciare il bordo.* Virer par vent devant. *To tack.* È la manovra che si fa per virare il bastimento col vento in faccia. V. *Virare.*

*Voltare il bordo.* Virer de bord. *To put about the ship* or *to go about.* È la manovra per dare al bastimento una direzione diversa da quella su cui correva.

BORDOTTINO, s. m. Specie di chiodo minore del bordotto.

BORDOTTO, s. m. Specie di chiodo quadro di mezzana grossezza per la chiavagione.

BORGOGNONE, s. m. Glaçon. *A blake of ice.* Gran pezzo di ghiaccio staccato, che s'incontra nel mare, navigando verso il polo.

BORRA, s. f. Bourre. *Cows hair, flocks of wool*, etc. Ammasso di pelo di alcune bestie, come buoi, vacche e cavalli, che raschiato dalle loro pelli scorticate, serve a riempire paglietti e simili.

BOSCAINA o *Buscalina.* V. *Scala.*

BOSE, s. f. pl. Herseaux *A cringle in the bolt rope of a sail.* Maniglie di corda fatte nella ralinga, per fermarvi una manovra. In alcune vi è inserita una radancia. Sono anelli fatti di corti pezzi di funicella attaccata con le due estremità a diversi punti delle ralinghe per attaccarvi alcuni rami di corda destinati a manovrare le boline ( Fig. 52 * *p*, *p*. Fig. 366 *k*, *k*. ).

BOSMAN, s. m. Voc. *Guardastiva.* Bosseman. *Quarter-master's mate*, or *one of the boat swain's last mates, in french ships.* Ufficiale marinajo, che ha la cura delle gomone, delle ancore, delle grippie, dei gavitelli e di tutte le manovre che appartengono alle ancore. Comanda le operazioni de' marinaj sul castello di prua: è da per tutto ove ne sia bisogno, dipendente dal capomaestro d' equipaggio, di cui divide le funzioni sempre subordinatamente. I bosmani sono dopo i *maestri d'equipaggio*, e avanti i *quartiermastri.*

BOTTAZZO, s. m. *Imbono.* Soufflage. *A sort of thick sheathing put on a ship's bottom, in order to render her stiffer under sail.* È una sovrapposizione di legnami che si accomodano all'una e all'altra estremità di que' vascelli che non hanno riportato nella loro costruzione la necessaria stabilità, e perciò s' inclinano facilmente ai lati. Tale aggiunta e volume di legname servo a procurar loro una maggiore stabilità, e renderli più reggenti alla vela.

BOTTE, s. f. Tonneau. *Tun; cask containing four hogsheads.* Vaso di legname nel quale si conserva il vino o simili.

*Botte* è anche una misura di peso, e più comunemente nella marina dicesi *tonnellata* del peso di libbre 2000. V. *Tonnellata.*

BOTTIGLIE, s. f. pl. Bouteilles. *The quarter-galleries of a ship* (Fig. 138 v). Aggetti situati ai due lati della poppa. È un lavoro di carpentiere che sporge dall' indietro della nave, da amendue i lati della poppa, dal basso del forno di poppa sino al coronamento. Questo sporto serve a rotondare la poppa della nave, la quale, essendo senza di ciò terminata dagli scarmi di poppa, avrebbe una forma poco gradevole. La scultura di cui si adorna l'indietro della nave, si continua babordo e tribordo ai lati, al lungo delle bottiglie, e i diversi intagli d'ornato si continuano sino sopra al primo portello del secondo ponte. Ogni bottiglia finisce in un piede a mensola rotonda o a gocciola che i Francesi chiamano cul de lampe, e che si dice anche dagl'italiani marini *cul di lampa* (*The lower finishing of the quarter-galleries.*) (Fig. 352 z, x), verso il basso del gran forno, cioè sotto il dragante. La sommità delle bottiglie è coronata in varie fogge, secondo il gusto del costruttore e dello scultore.

L' interno delle bottiglie serve di latrine agli uffiziali della nave, e le immondezze cadono in mare per tubi di piombo. L' ingresso a queste è sul secondo ponte nelle navi di linea, e sul primo nelle fregate. Nel piano superiore vi è altresì talvolta una latrina, ma più sovente è un gabinetto, nel quale si entra per la galleria.

*False bottiglie.* Fausses bouteilles. *Badge.* Sono ornamenti apposti ne' piccoli bastimenti, che fanno la figura delle bottiglie de' maggiori.

BOTTO, s. m. Bot. *A dutch boat.* Specie di galeotta olandese, la di cui poppa ha la forma di quella d'un flauto. Questo bastimento è attrazzato, alberato e costruito come le galeotte.

*Botto* (Bot) significa ancora generalmente in Fiammingo un battello, una lancia, una scialuppa, onde è derivata la parola di *pacchebotto* (Pacquebot. *Packet-boat*).

BOTTONE, s. m. Bouton. Generalmente nelle arti s' intende di qualunque cosa che tondeggia e rileva sopra qualche lavoro a uso di bottone.

*Bottone di un cannone.* Bouton d'un canon. *Cascabel of a gun.*

*Bottone di straglio.* Bouton d'étai. *Mouse of a stay.*

*Bottone di viradore.* Bouton de tournevire. *Mouse of the voyal.*

*Bottone di bozze.* Bouton des bosses. *Ring-ropes or stoppers of the cable.*

*Bottone di ricalcatojo.* Bouton de refouloir. *The knob at the end of a rammer.*

*Bottone di lanata.* Bouton d'écouillon. *The knob at the end of a spunge.*

*Bottone di cucchiaja da cannone.* Bouton de cuiller a canon. *The knob of a gunner's ladle.*

BOTTUME, s. m. *Bottame.* Futaille. *Casks.* Quantità di botti e vasi da vino o da acqua: sotto questo nome si comprendono botti grandi e piccole, e barili che s' imbarcano sulle navi.

*Magazzino di botti.* Magasin des futailles, de la tonnellerie. *A store-house for casks in a dock-yard.*

*Officina di bottajo o di bottume.* Atelier des futailles ou de la tonnellerie. *The cooper's shed.*

BOYER, s. m. Boyer. *A kind of dutch sloop* (Fig. 77). Specie di grossa scialuppa o bastimento da carico, che s' usa in Fiandra e in Olanda per navigare sul mare, lungo le coste, ne' fiumi, ne' canali e nelle acque interne, ma che è poco atta a tenere il mare. Questo bastimento è molto piatto di madiere, e pesca poco. Ha una camera a poppa e una a prua: la prima è destinata all' alloggio del capitano, il cui coperto s' innalza circa tre piedi sopra il ponte: quella di prua è sotto il ponte. Vi sono varie stanze e la cucina, e la canna del cammino esce dal ponte.

L' attrazzatura di questo bastimento consiste in un albero di maestra molto alto, situato al terzo della lunghezza preso dall' avanti all'indietro, inclinato un poco sul davanti. Questo albero porta un pennone a corno che forma con esso una forca, o la figura di un Y, e una vela di cui si fece la descrizione all' articolo delle vele auriche della seconda specie. Luego questo pennone e sulla parte inferiore dell' albero è stabilita la gran vela, a un dipresso nello stesso modo come la mezzana delle navi. Sopra questo pennone a corno, l' albero porta ancora un piccolo bastone che forma parimente coll' albero una forca, come il precedente, ma che è volto verso il davanti. Sopra questo bastone è inferita, col suo lato superiore, che è il più piccolo, una vela lunga e stretta, in forma di trapezio, che fa presso a poco l' uffizio di un flocco: la sua mura si porta alla ruota di prua, e la sua scotta verso il fianco del bastimento, alle sartie dell' albero. Vi si aggiungono uno o due flocchi triangolari alla

cima di bombresso. Talvolta si aggiunge una vela di gabbia, quadra, sopra la gran vela, la quale si cazza sopra una verga secca. I *boyer* hanno per lo più, come gli *heus*, oltre l'albero di maestra, un alberetto situato affatto all' indietro, per portare una vela a tarchia o un batticulo, che fa occasionalmente l' uffizio di mezzana.

Questi bastimenti portano delle ali di deriva assai grandi, e che s' immergono nell' acqua circa due piedi al disotto della chiglia.

Le proporzioni dei *boyer* sono come segue:

| | *Piedi.* | *Poll.* |
|---|---|---|
| Lunghezza dalla ruota di prua alla ruota di poppa . . . . . . . . . . . . . | 76. | — |
| Larghezza al mezzo dal di fuori all' infuori . . . . . . . . . . . . . . . | 19. | 2 |
| Slancio della ruota di prua . . . . . . | 7. | — |
| Inclinazione della ruota di poppa. . . | 1. | 2 |
| Pontale . . . . . . . . . . . . . . . . . | 8. | 2 |
| Alunamento o tontura della coverta o ponte sul davanti . . . . . . . . . | 5. | 3 |
| Alunamento del ponte all' indietro . . | 6. | 2 |
| Lunghezza del madiere maestro . . . . | 7. | 6 |
| Acculamento o rialzo della matesa maestra . . . . . . . . . . . . . . . . | — | 2 |

BOZZA, s. f. BOSSE. *A STOPPER.* In generale le bozze sono corde corte, un capo delle quali si ferma a qualche punto stabile, e l'altro si allaccia a qualche manovra, per impedire cha trascorra o per ritenerla. Se ne mettono alle gomone delle ancore per ritenerla: si fermano delle bozze a differenti luoghi del guernimento di una nave, nel caso che si prevegga un combattimento, per essere al caso di ricongiungere prontamente con queste bozze le manovre che fossero spezzate dalle palle nemiche.

Vi sono due specie di bozze, cioè *bozze a coda* e *bozze a bottone. Le bozze a coda* (BOSSES A FOUET. *LONG STOPPERS FOR THE RIGGING*) sono fatte di un pezzo di corda di mediocre grossezza, cha si distorce in parte, per fare una treccia piatta di tre cordoni così distorti. Questa specie di bozza essendo piatta, abbraccia più strettamente il cavo che si vuol fermare, e lo ritiene meglio.

*Bozze a bottone.* BOSSES AU BOUTON. *KNOTTED STOPPERS.* Sono composte d' un pezzo cortissimo di grosso cavo, nel quale si distorce una piccola parte de' tre suoi cordoni, per fare un nodo o bottone chiamato *pie di pollo semplice* (CUL DE PORC SIMPLE. *WALL-KNOT OR THE CROWING OF THE STOPPERS*). A questa estremità della bozza, e sotto al bottone, s' allaccia una corda sottile chiamata *agughetta* (EGUILLETTES. *LANIARDS*); quindi queste chiamansi *bozze ad agugliette* (BOSSES A EGUILLETTES. *LANIARDS OF THE STOPPERS*). Servono principalmente a fermare o abbozzare le gomone delle ancore, quando si vuol *tener fermo*. Chiamansi allora più particolarmente *bozze della gomona* (BOSSES DU CABLE. *RING-ROPES OR STOPPERS OF THE CABLE*).

L' estremità della bozza opposta al bottone s' impiomba ad una radancia passata in una campanella fermata sul ponte per quest' oggetto, vicino e sul davanti alla boccaporta della camera delle gomone. Vi sono molte di queste campanelle sul primo ponte, per mezzo delle quali si ritiene fermamente la gomona, facendo più giri sopra d' essa con le agugliette delle bozze, o che la nave sia all' ancora, o che si voglia sospendere per qualche momento l' azione di salpare, per far saltare il viradore o per qualunque altra circostanza. Vi sono molte di queste campanelle e di queste bozze piantate nelle porche della camera delle gomone per ritenere la loro estremità.

*Bozze di grua.* BOSSES DE BOSSOIR. *THE ANCHOR STOPPER, AT THE CAT-HEAD.* È una bozza a bottone, alquanto lunga, senza agughetta. Si fa passare per un buco fatto nella grua all' indietro delle sue ruote, ed è ritenuta dal suo bottone; l' altra estremità pende verso la superficie dell' acqua. Questa bozza serve, quando si leva l'ancora, a cogliere la cicala tosto che comparisce la stessa sopra acqua: alando su questa corda, che passa nel suo ritorno per una scanalatura fatta sull' estremità esteriore della grua, si ajuta a levar l'ancora, ed a collocarla contro la grua. Questo si dice *abbozzare l' ancora* (BOSSER L'ANCRE. *TO STOW THE ANCHOR UPON THE BOW*).

*Bozze rompenti.* BOSSES CASSANTES. È un' industria che s' impiega con buon successo nella manovra di varare una nave, per rallentare gradatamente la sua velocità, quando entra nell' acqua. Vi è un numero di bozze o minute corde, che si attaccano da una parte a corpi stabili in terra, e dall' altra a diversi punti di una gomona tenuta nella nave. A misura che la nave abbandona il cantiere, e si avanza in mare con moto accelerato, tende questa gomona, e fa forza sulle bozze, ciascuna delle quali si rompe dopo aver resistito per qualche tempo; e per questa resistenza la velocità della nave è successivamente ritardata.

BOZZELLO, s. m. *Puleggia. Carrucola. Taglia.* POULIE. *BLOCK.*

I bozzelli sono macchine semplici comunemente note e di molto uso nella marina. Sono formati di una rotella che si contiene e gira dentro una cassa o corpo, che si dice anche *sciarpa* ( Fig. 296 ).

*n n. Il corpo o cassa del bozzello.* LE CORPS ou LA CAISSE DE LA POULIE. *THE SHELL.* I bozzelli si distinguono per la forma della cassa, per la grandezza, pel numero delle rotelle contenute nella stessa cassa, e per l'uso cui sono destinati. La cassa dei bozzelli semplici ha la forma di una palla schiacciata, incavata interamente a due facce piane tra di loro parallele, nel quale incavo sta la rotella, alla cui circonferenza scanalata si può applicare una fune. Questa cassa ha nelle sue facce esterne una scanalatura destinata a ricevere uno stroppo, che serve ad allacciarla a qualche luogo, o a ricevere un gancio di ferro, col quale si afferra un peso, una balla di mercanzia o simile. Un buco *p* attraversa le due facce della cassa, e per questo s'introduce il perunzzo di ferro o di legno che passa pel centro della rotella e si ferma nella cassa, intorno al quale essa si aggira.

*g.* È la *rotella*, che dicesi anche *raggio*. ( LE ROUET. *THE SHEAVE* ). Questa si fa di ordinario di *guajoco* o *legno santo*. Si fa ancora di ferro fonduto o ghisa, tanto il raggio come la cassa. Ne' bozzelli che servono al passaggio di grosse manovre, i raggi si fanno di bronzo, o pure s' incastra intorno al centro del raggio di legno un dado di bronzo, e in questo si apre il foro pel pernuzzo. Diconsi allora *bozzelli tampagnati di bronzo* ( ROUETS A DÉS DE FONTE. *SHEAVES WITH BRASS COAKS* ).

*o. Asse o pernuzzo.* AXE DU ROUET. Quest' asse o pernuzzo si fa di legno d'elce, o di ferro.

*L' incanalatura* alla circonferenza del raggio. LA GOUJURE ou RAINURE. *THE NOTCH.*

*a. Bozzello semplice stroppato ad occhio.* POULIE SIMPLE ESTROPÉE A ŒILLET. *EYE BLOCK.* In questo lo stroppo termina in una gassa od occhio.

*b. Bozzello semplice con gancio di ferro.* POULIE SIMPLE A CROC. *A SINGLE BLOCK WITH A HOOK.* Il gancio di ferro è fermato nella cassa senza stroppo.

c. *Bozzello a coda.* POULIE A FOUET. *A TAIL BLOCK.* Lo stroppo termina in una corda di certa lunghezza, che serve ad allacciare il bozzello a qualche punto, come ad una sartia, ad uno straglio.

*Bozzello a due raggi.* POULIE DOUBLE. *DOUBLE BLOCK.* Quando due rotelle sono nella stessa cassa, disposte o l'una sopra l'altra, e sostenute da due pernuzzi, o pure l'una al paro dell'altra intorno ad un solo pernuzzo, e divise da una parete nell'interno della cassa. I bozzelli diconsi *taglie* o *a due raggi*. Ve n' ha di due maniere.

*Taglia o bozzello a due raggi, a due occhi da paranco.* POULIE DOUBLE A PALAN. *LONG TACKLE BLOCK.* È la combinazione di una taglia a due raggi con un altro bozzello a gancio per cui si forma un paranco. Il raggio superiore della taglia è maggiore dell' altro, affinchè le corde ordite per essi non si freghino tra di loro ( Fig. 297 ).

*Bozzello o taglia da cannone.* POULIE DOUBLE A CANON. *DOUBLE BLOCK FOR GUN TACKLE.* La taglia superiore *e* si ferma ad un punto stabile, l' inferiore *f* ha un gancio per afferrare un oggetto. Servono come le precedenti a formare un paranco, e si usano particolarmente per muovere le carrette dei cannoni. Anche queste taglie diconsi o *due occhi* ( Fig. 298 ).

. *Bozzello o taglia di caliorna a due o a tre raggi.* POULIE DE CALIORNE A DEUX ou TROIS ROUETS. *WINDING TACKLE BLOCK WITH TWO* or *THREE SHEAVES* ( Fig. 299, *i*, *h* ).

*Bozzello di caliorna di ritorno.* POULIE DE RETOUR POUR CALIORNE. *THE QUARTER FOR THE MAIN-WINDING TAKLE.* È un bozzello semplice a gancio che si afferra ad una campanella del ponte, e serve a mutare la direzione della corda cui è applicata la potenza ( Fig. 288, *i* ).

*Bozzello o taglia a tre raggi della drizza di maestra.* POULIE DE GRANDE DRISSE A TROIS ROUETS. *MAIN GEAR-BLOCK WITH THREE SHEAVES.* Se ne combinano due; la superiore è fermata all' amante *l*, l'altra è allacciata al pennone *m* della vela maestra: per esse si ordisce la *drizza*. Così anche si fa per le drizze di trinchetto ( Fig. 300 ). V. *Amante.*

*Bozzello di ghindaressa.* POULIE DE GUINDERESSE. *TOP-BLOCK.* Bozzello semplice, coperto di lastra di ferro, con un gancio corto e grosso, il quale si afferra alla testa di moro dell' albero basso. Per questo bozzello passa la ghindaressa che serve ad issare l' albero di gabbia, quando si vuol mettere al suo posto ( Fig. 301 ).

*Bozzelli delle scotte di gabbia e delle mantiglie.* POULIES DE BOUT DES VERGUES. *TOP-SAIL*

*SHEEP BLOCKS.* Sono bozzelli a due raggi, l'uno maggiore dell' altro, che girano intorno a differenti pernuzzi, e sono disposti nella stessa cassa in modo che i loro piani si tagliano ad angolo retto. S'incocciano col loro stroppo all' estremità dei pennoni delle vele basse. Il raggio maggiore serve alla scotta di gabbia: il minore per la mantiglia del pennone ( Fig. 302 ).

*Bozzello d' imbrogli.* POULIE DE SOUS-VERGUE. *A CLUE-LINE BLOCK.* Serve per gl' imbrogli o caricafondi delle vele basse e delle gabbie. La loro cassa forma una specie di cappello sopra la rotella per guarentire la corda che vi passa dal fregamento. S'incocciano sotto i pennoni ( Fig. 303 ).

*Bozzello doppio con gancio che gira.* POULIE A TOURNIQUET. *AN IRON-BOUND DOUBLE BLOCK, WITH A SWIVEL HOOK.* La cassa è guernita di ferro, e il gancio gira sul ferro stesso. Servono a fare un paranchino di drizza di gabbia o di ghindaressa nelle navi inglesi. Il gancio che gira fa sì che le corde ordite non s' incrocicchiano, oppure l' incrociatura, se succede, facilmente si tolga, facendo girare il bozzello intorno al gancio ( Fig. 304 ).

*Bozzello di mantiglia.* POULIE DE BALANCINE. *A LIFT-BLOCK.* S' incoccia all' estremità del pennone della gabbia, e serve al passaggio della mantiglia ( Fig. 305 ).

*Bozzello o taglia di cappone.* POULIE DE CAPON. *CAT-BLOCK.* È una taglia a tre raggi cinta di ferro, che termina in un grosso gancio, e serve ad afferrare la cicala dell'ancora quando si vuol sollevare alla grua, ciò che si dice *capponare l'ancora* ( Fig. 306 ). V. *Capponare.*

*Bozzello piatto per gli amanti delle gabbie.* POULIE PLATE POUR L'ITAGUE DES HUNIERS. *TYE-BLOCK.* È un bozzello semplice, di cassa piatta con doppio stroppo. S' incoccia all'alto dell' albero di gabbia pel passaggio dell' amante ( Fig. 307 ).

*Taglione o bozzello di straglio.* POULIE D'ÉTAI A QUATRE ROUETS. *A BLOCK WITH FOUR SHEAVES FOR THE MAIN-MAST.* È una taglia di quattro raggi. L'uno di questi taglioni si stroppa al basso dell' albero, l'altro al collare dello straglio di maestra, e servono ad arridare lo straglio per mezzo della corda che si ordisce per essi ( Fig. 308 ). La corda presta lo stesso uso del *colatoja* che si adopera per arridare le sartie. V. *Colatojo.*

*Pastecca. Galloccia.* POULIE COUPÉE ou A DENT. GALLOCHE. *A SNATCH-BLOCK. A SISTER BLOCK.* È un bozzello la cui cassa in una faccia è tagliata a modo che si può levare dal raggio la corda senza farla scorrere dall'un capo all'altro. Serve nei vascelli, particolarmente per le grandi boline. Si ferma al mezzo del parapetto di prua per ordirvi la bolina di sopravvento, che si leva quando si cambiano le mure da un bordo all'altro ( Fig. 309 ).

*Bozzello o taglia di drizza latina.* POULIE DE DRISSE LATINE. *THE GEAR-BLOCK IN LATINE VESSELS.* È un bozzello di cassa quadrata con sei o otto raggi infilati nello stesso pernuzzo. L'una di queste taglie si ferma al ponte del bastimento, l'altra è stroppata all'estremità dell'amante ( Fig. 310 ).

*Bozzello di sartia di galera.* POULIE DE HAUBAN DE GALÈRE. È un bozzello piatto di due raggi, disposti l'uno sotto l'altro nella stessa cassa, e serve ad arridare le sartie per mezzo del colatojo ( Fig. 311 ).

*Bozzelli lunghi, a spola.* POULIES A NAVETTE. Si fermano al colombiere dell'albero di mezzana, e serve al passaggio della mantiglia di verga secca. Diconsi a spola per la figura della loro cassa simile alla spola dei tessitori.

*Bozzelli che girano.* POULIES TOURNANTES. MARIONETTES. Sono più pulegge poste tra due tavole o telaj, che girano orizzontalmente e liberamente intorno agli assi loro verticali, e servono al passaggio degl' imbrogli, delle drizze e d'altre manovre delle vele di straglio e dei flocchi relativi agli alberi di trinchetto e di maestra, dietro ai quali si dispongono stabilmente i detti telaj ( Fig. 272 ).

*Bozzelli di guida.* POULIES DE CONDUITE. Sono bozzelli che servono a mantenere la direzione di una corda senza alterarla.

*Bozzelli dei serrapennoni.* POULIES DES CARGUE-BOULINES. *LEECH-LINES-BLOCK.*

*Bozzelli delle sagole delle bugne.* POULIES DE CARGUE-POINTS. *CLUE-GARNETS* and *CLUE-LINES BLOCK.* Sono bozzelli annessi alle bugne delle vele pei quali passano le sagole che servono a stenderle.

*Bozzelli degli amanti senali.* POULIES DES PENDEURS DES MATS. *TACKLE PENDANT-BLOCK.*

*Bozzelli di raddrizzo.* POULIES DE REDRESSER. Sono quelli che servono al passaggio delle manovre per raddrizzare un vascello che si è abbattuto per carenarlo.

*Rostelliero di bozzelli o di bompresso.* RATEAU EN POULIES ou RATELIER DE POULIES. *A RACK.* È una serie di più rotelle disposte

in lunghezza nella stessa cassa, che si ferma sul bompresso per il passaggio di diverse minute manovre delle vele davanti (Fig. 312).

*Bozzello da carenare.* POULIE A TROIS ROUETS POUR APPARAUX DE CARÈNE DANS LES PORTS. *CAREENING BLOCKS* ( Fig. 313 ).

*Bozzelli lunghi per varare le navi.* POULIES LONGUES POUR LANCER LES VAISSEAUX. Servono per questo uso e per altre manovre forti nell' interno dei porti. Questi bozzelli o sono di tre raggi di bronzo posti per lungo, o a sei raggi accoppiati a due a due *w*, *w* e *q*, *q* ( Fig. 314).

*Bozzelli di ritorno.* POULIES DE RETOUR. *QUARTERBLOCKS.* Bozzello semplice che è fermo, e per il quale passa la vetta o tirante di un paranco, onde cambiare la direzione della potenza.

E da farsi menzione di una sorta di bozzelli inventati a Londra da Garnett e compagni, coll' uso de' quali si diminuisce di molto lo sfregamento. Le casse di questi bozzelli sono di più pezzi o asse che formano le guance esteriori e le separazioni tra i raggi. Queste asse sono legate insieme in alto e a basso con due chiodi ribaditi, e vi sono de' tasselli di legno per riempire gl' intervalli tra le asse che chiudono e dividono la cassa, e per rinchiudere i raggi.

I raggi sono di ferro fonduto, e a giorno; ed affinchè il moto sia più dolce sull'asse, il mezzo del raggio è guernito di un sistema di ruotoli di rame artificiosamente ritenuti nel centro di questi raggi. L'asse è di acciajo.

Pare che questi bozzelli abbiano il gran vantaggio di servire con meno gente nella proporzione di 4 a 5, relativamente ai bozzelli comuni. Il servizio è più spedito, le corde sono più preservate, e questi bozzelli durano, per quanto si assicura dagl' inventori, molto più dei comuni. Si vendono a caro prezzo, ma non v' è confronto del pregio di questi a quello de' bozzelli comuni.

Ancorchè il nome di bozzello convenga a tutte le differenze qui soprannotate, è però da avvertire che il bozzello il quale ha più occhi o raggi posti nella stessa cassa, per ordire, mediante le corde, i raggi di un altro bozzello parimente a più occhi, onde formare un paranco o un argano, si chiama anche *taglia*.

BOZZERIA o *bozeria*, s. f. È una trave che nelle galee si mette sotto la corsia dalla poppa alla prua, nella quale sono conficcate le latte. Ven. *Beccarie*. V. *Controcorsie*.

BRACA, s. f. Ven. *Braga*. BRAGUE. *SPAN.* In generale esprime una corda corta, la quale fa forza con amendue le sue estremità. L'uso delle brache è segnatamente nell' attrazzare i bastimenti, ne' quali queste si fermano col loro mezzo a una sartia o ad uno straglio ecc., pel passaggio di due opposti bracci di un pennone, di due boline della medesima vela (Fig. 78 *a*).

*Braca del cannone.* BRAGUE DE CANON. *THE BREECHING OF A CANNON.* E un cavo che serve a ritenere il cannone quando rincula nello sparare. Ciascun cannone ha la sua braca la quale attraversa i due buchi aperti nelle guance della carretta, e si allacciano a destra e a sinistra a due campanelle piantate nel bordo della nave, ai lati del portello. Si dà a questo cavo una sufficiente lunghezza per lasciare dello spazio alla rinculata del cannone, e per poter ancora far entrare interamente il cannone nella nave, quando si vuol ritirare in nave.

*Tirare a braca secca.* TIRER A BRAGUE SERRE, *TO FIRE WITH THE BREECHING SHORTENED, IN ORDER TO PREVENT THE GUNS RECOILING TOO MUCH IN HIGH SEA.* E quando in mar grosso e in molto rullio della nave si tengono corte, quanto si può, le brache de' cannoni; affinchè si diminuisca la rinculata. In questo caso, per resistere di più allo sforzo che fa il cannone, si raddoppiano i paranchi di rinculata. Questa maniera però di tirare non ha luogo, se non che ne' casi straordinarj; nè potrebbonsi fare così più tiri di seguito senza rischiare di rompere le brache e i paranchi.

*Braca del timone.* BRAGUE DU GOUVERNAIL. *RUDDER STOPPERS, MADE USE IN FRENCH SHIPS TO PREVENT THE RUDDER FROM BEING LIFTED OUT OF ITS PLACE.* Sono due corde allacciate alle due facce del timone, mediante due occhi di ferro piantati in esso, uno a babordo, l'altro a tribordo, e altri due occhi piantati nella ruota di poppa all' altezza del primo ponte fuori della nave.

Ciascuno di questi cavi passando per uno degli occhi piantati nel timone, e per quello dalla stessa parte piantato nella nave, ha le sue estremità impiombate insieme, a modo di lasciare il solo giuoco necessario al timone. Si foderano questi cavi con merlino, e s' imbrigliano insieme fortemente i due rami di ciascuna braca nel mezzo della sua lunghezza.

L' uso di questa braca è di ritenere il timone, e impedire che non esca dai suoi gangheri, o che questi non siano troppo affaticati dall' agitazione del mare, risalendo e cadendo.

*Braca per lanciare o varare una nave.* BRACUE POUR LANCER UN VAISSEAU. *A LARGE SPAN USED IN DOCK-YARDS TO HELP HAULING A SHIP DOWN, IN THE OPERATION OF LAUNCHING HER: THIS PURCHASE IS APPLIED TO THE SHIP STEM.* È un pezzo di grosso cavo, alle due estremità del quale sono stroppati due grossi bozzelli semplici. L' uso di questo è di abbracciare la ruota di prua della nave che si vuol varare, affinchè passando de' grossi cavi o tiranti, a babordo e a tribordo della nave, in ciascuno di detti bozzelli, si agevoli il corso della nave sul suo cantiere (Fig. 78 *b b*).

BRACA *da botte.* ELINGUE. *SLINGS.* Così chiamansi delle corde mobili che servono all' imbarco di botti, balle o colli di mercanzie. Si distinguono due specie di queste brache.

*Braca a patte.* ELINGUE A PATTES. *CAN-HOOKS.* È un cavo ben grosso, della lunghezza d' un braccio, più o meno, che ha a ciascuna delle sue estremità un gancio di ferro largo e piatto, al quale è annesso per un occhio fatto con lo stesso cavo ripiegato e impiombato, dopo esser passato per l' occhio del gancio. Per mezzo di questi due ganci di ferro si abbraccia la botte che si vuol sollevare, lo che si fa con un paranco che si afferra al mezzo della braca (Fig. 168).

*Braca di corda.* ELINGUE DE CORDE. *SLINGS.* Grosso cavo che serve allo stesso oggetto del precedente, e che si dispone in varj modi.

Nel primo rappresentato dalla fig. 169, una corda *a*, *b*, lunga quattro o cinque braccia, più o meno secondo il volume della botte o altro involglio che dee abbracciare, si ripiega per metà, e si fanno alle due estremità due gasse *c*, per le quali si ripassa la corda. Si abbraccia la botte o altro involglio con questa corda, la quale scorre a guiso di cappio corsojo per le due gasse. Si afferra il mezzo della corda col gancio di un paranco. Tirando sul paranco, la corda, per la tensione, si serra di per sè strettamente all' involglio. Si può, invece delle gasse, impiombare a questa braca delle radance, come si dimostra in una parte della fig. 169, *d*.

Nel secondo modo, la braca è una grande gassa (Fig. 170) fatta di una corda lunga circa quattro o cinque braccia, le cui estremità sono impiombate insieme. Si abbraccia la botte nel modo rappresentato dalle figure 171, 172; si afferra col gancio del paranco la corda alla sua metà, e la corda si serra più strettamente all' involglio, per effetto del peso.

BRACCI, s. m. pl. BRAS. *BRACES OF THE YARDS.* Corde allacciate ai due capi di ciascun pennone, per muoverlo e orizzontalmente situarlo a differenti angoli con la direzione della chiglia, ad oggetto di presentare più vantaggiosamente la superficie della vela al vento. Quando si naviga col vento in poppa, i due bracci sono egualmente alati; perchè allora il pennone ha una posizione perpendicolare alla direzione della chiglia o alla rotta del bastimento; ma con ogni altro vento, a misura che il braccio dalla parte di sottovento è alato verso l' indietro, l' altro dalla parte di sopravvento è lascò o mollato. L' azione di muovere i bracci del pennone si dice *bracciare.* BRASSER ou BRASSEYER. *TO BRACE.*

Ciascun pennone della nave ha due bracci, i quali sono rappresentati nella fig. 54, e designati con lettere corrispondenti nella spiegazione seguente del modo di guernirli.

*Bracci del pennone di maestra.* LES BRAS DE LA GRANDE VERGUE ou LES GRANDS BRAS. *THE MAIN BRACES. a, a.* Ciascuno di questi è fermato ad un occhio di ferro, fitto fuori del bordo della nave, verso l' alto delle bottiglie; passa per un bozzello semplice che è all' estremità posteriore del pennone di maestra; ritorna a passare per un bozzello che è dentro del bordo sul casseretto, un poco all' indietro della parte ferma o dormiente di questa corda, e molto vicino al coronamento, o per un bozzello situato in uno degl' incavi della pastecca o galloccia stabilita al bordo in queste luoghi, e gli si dà volta ad un tacchetto posto contro il bordo verso il davanti del casseretto, al primo scollato del cassero.

I marini che hanno procurato di migliorare l' attrezzatura, considerarono che i bracci del pennone di maestra agiscono nella di lui estremità, facendo con esso un angolo acuto, e perciò con poca forza, perchè tanto la parte ferma, quanto il braccio corrisponde ai fianchi della nave all' indietro, dove ella è molto più stretta, e anche perchè il pennone si allontana presso a poco dal mezzo della nave a tripla distanza della parte ferma dal punto d' azione de' bracci.

Quindi immaginarono di portare il bozzello, nel quale passano i bracci, all' indietro della nave e alquanto all' infuori, cioè, un piede e mezzo o due, con un buttafuori; indi di far passare questi bracci fuori del bordo, disponendoli sotto le sartie di mezzana; poi per un buco e sopra un rotolo, in mancanza del casseretto dove rientrano a bordo, si manovrano e si allacciano egualmente sul davanti del casseretto. Con questa disposizione si rende l' azione de' bracci un poco meno indiretta, e il loro angolo un poco meno acuto, tanto in direzione verticale, come in direzione orizzontale.

Gl' Inglesi incocciano i bozzelli de' bracci de' pennoni bassi sopra lunghi braccetti o penzoli attaccati all' estremità degli stessi pennoni, risparmiando così la grande lunghezza tanto della corda dormiente, quanto della corrente, prevenendone anche la consumazione. Oltre ciò, in un combattimento trovano in questo modo il vantaggio di poter mettere a questi bozzelli de' braccetti di riserva, i quali servono nel caso che i primi fossero spezzati dalle palle nemiche. Tale per altro era l'antico modo di guernire in questa parte le navi francesi.

*Bracci di trinchetto.* Les bras de la misaine. *The fore-braces.* c, c. Sono fermi sullo straglio grande sotto il suo collare, passano per un bozzello semplice che è all' estremità posteriore del pennone di trinchetto; indi per il raggio esteriore di un bozzello doppio da cannone posto sotto il collare dello straglio grande; di là per il raggio di un bozzello simile a due raggi incocciato nell' alto della sartia anteriore dell' albero di maestra sotto la gabbia; poscia discendono lungo l' albero di maestra, passano per il raggio esteriore di una terza taglia doppia fissa sul secondo ponte al piede dell' albero di maestra, e si allacciano a un taccchetto a corna inchiodato sul ponte a lato del grand' albero.

I marini che si adoperarono a riformare l' attrazzatura, mutarono questa disposizione, coll' oggetto di rendere l' angolo de' bracci di trinchetto col suo pennone meno acuti, e la loro azione più diretta.

Conservando sempre la dormiente di questa manovra sullo straglio grande, sotto il suo collare si mette il bozzello di ritorno a eguale altezza, sulla prima sartia davanti dell' albero di maestra, nel luogo dello stringaggio: questi bracci per il resto discendono, come si è spiegato poc' anzi, e si manovrano al piede dell' albero di maestra. Gl' Inglesi mettono i bozzelli di ritorno di questi bracci sotto la gabbia di maestra all' estremità delle costiere.

*Bracci della gabbia di maestra.* Les bras du grand hunier. *The main-top braces.* e, e. I suoi amanticelli sono fermi sopra un braccetto o penzolo che gira intorno all' albero di mezzana sopra la sua trozza, all' estremità del quale si stroppa un bozzello semplice; di là ciascun braccio va a passare per un bozzello posto all' estremità del pennone, discende di nuovo verso il braccetto, passa, ciascuno dalla sua parte, nel bozzello di questo penzolo; indi per un bozzello incocciato nella sartia ultima anteriore di mezzana, al terzo della di lei altezza; e finalmente in un altro bozzello annesso ad un occhio di ferro, fisso dentro del bordo, dirimpetto alla stessa sartia, e si allaccia ad un taccchetto vicino.

*Bracci di parrucchetto.* Bras du petit hunier. *The fore-top braces.* g, g. Gli amanticelli sono fermi sullo straglio di maestra, un poco sotto all' amanticello del braccio di trinchetto, passano per un bozzello semplice fermato all' estremità posteriore del pennone di parrucchetto, discendono di nuovo verso l' amanticello, e passano successivamente nelle tre pulegge interiori delle stesse tre taglie o bozzelli doppj di cannone, i raggi esteriori delle quali taglie servono al passaggio de' bracci di trinchetto, e si allacciano poi ad un tacchetto inchiodato sul secondo ponte, a lato de' bracci di trinchetto.

*Bracci del pappafico di maestra.* Les bras du grand perroquet. *The main-top-gallant braces.* i, i. Hanno ad una estremità loro uno stroppo che s' incappella ad una caviglia attaccata all' estremità del pennone; discendono in seguito ad un bozzello assicurato al colombiere dell' albero di contromezzana, passano per un buco della piattaforma di gabbia di mezzana, e vengono lungo la sartia ultima anteriore di mezzana, dove attraversano un pomo scanalato, e si allacciano ad un taccchetto a lato de' bracci della gran gabbia.

Quando si vuol dare a questi bracci una azione meno indiretta, e un angolo meno acuto, si fanno passare per una puleggia posta all' estremità delle costiere di contromezzana.

*Bracci del pappafico di trinchetto.* Les bras du petit perroquet. *The fore-top-gallant*

BRACES. *l, l.* S' incappellano con uno stroppo ad una caviglia che è all' estremità del pennone; indi passano per un bozzello incocciato allo straglio della gabbia di maestra, un poco sotto al suo collare; di là in un bozzello che è al bordo posteriore della gabbia di trinchetto; dopo ciò in un terzo bozzello che è verso il basso dello straglio grande; poi in un quarto bozzello verso il parapetto posteriore del castello di prua, a lato della campana, o per una puleggia posta in uno de' piè dritti di questo parapotto, dove si allacciano. Se si vuol procurare a questi bracci un' azione meno indiretta, si fanno passare per una puleggia posta all' estremità delle costiere del pappafico di maestra.

*Bracci di contrappappafico di maestra.* LES BRAS DU GRAND PERROQUET VOLANT. *The main-top-gallant royal braces. n, n.* S' incappellano ad una caviglia posta all' estremità del pennone, passano per una radancia posta nell' alto dell' albero di belvedere, discendono per il buco del gatto della gabbia di mezzana, e si allacciano ad un tacchetto fermato sulla prima sartia davanti di mezzana, a lato de' bracci della gran gabbia e del pappafico di maestra.

*Bracci del contrappappafico di trinchetto.* LES BRAS DU PETIT PERROQUET VOLANT. *The fore-top-gallant royal braces. o, o.* S' incappellano ad una caviglia all' estremità del pennone, passano in un bozzello nell' alto dello straglio del pappafico di maestra, indi per un bozzello incocciato all' incappellatura dell' albero di parrucchetto, di là per un buco nella piattaforma di gabbia di trinchetto, poi per una radancia che è al basso dello straglio grande, e si allacciano al parapetto posteriore del castello di prua, a lato de' bracci del pappafico di trinchetto.

*Bracci di verga secca.* LES BRAS DE VERGUE SÈCHE. *The cross-jack braces or braces of the cross-jack-yard. p, p.* Ciascuno di questi bracci ha il suo amanticello dormiente ad una estremità alla sartia che è la più indietro dell' altre dell' albero di maestra, a due terzi della sua altezza: passa di là in un bozzello che è all' estremità, e dalla parte anteriore della verga secca, ritorna a passare per un bozzello incocciato alla medesima sartia sotto l' amanticello, discende lungo questa sartia, e si allaccia ad un tacchetto dentro del bordo.

*Bracci del pennone di contromezzana.* LES BRAS DE LA VERGUE DU PERROQUET DE FOUGUE ou LES BRAS DU PERROQUET DE FOUGUE. *The mizen-top braces. r, r.* L' amanticello per una delle sue estremità è fermato sulla sartia ultima posteriore dell' albero di maestra, verso lo strilingaggio sotto la gabbia, passano poi per un bozzello incocciato sul davanti dell' estremità del pennone, ritornano a passare per un bozzello che è vicino allo strilingaggio sotto il suo dormiente, e si allaccia a un tacchetto fisso sulla terza sartia posteriore dell' albero di maestra.

*Bracci di belvedere.* BRAS DE LA PERRUCHE. *The mizen-top-gallant braces. t, t.* Hanno alla loro estremità superiore uno stroppo che s' incappella ad una caviglia, fermata all' estremità del pennone: ciascun braccio passa per un bozzello nell' alto delle sartie della gabbia di maestra, discende per un buco della gabbia, e va ad allacciarsi a lato del braccio di contromezzana.

È d'uopo avvertire, pei bracci di verga secca, di contromezzana e di belvedere, che il braccio di tribordo si passa e si manovra a babordo, e il braccio di babordo si passa e si manovra a tribordo, sicchè i due bracci di ciascuno di questi pennoni s' incrocicano. Questo incrociamento si fa, perchè la direzione della forza che agisce sul pennone riesca più vantaggiosa; e quindi ancora succede che i bracci da ciascun lato, così passati da un bordo all' altro, e nello stesso tempo diretti verso il davanti, fanno lo stesso effetto quando si alano o si filano, come i bracci de' pennoni degli altri alberi, lo che rende più semplice l' ordine della manovra e del comando.

La mezzana non ha bracci, ma in vece ha le manovre che chiamansi *orze* (OURSES. *Mizen-bowlines*). V. *Orza.*

*Bracci di civada.* LES BRAS DE LA CIVADIÈRE. *The sprit-sail braces. w, w.* Sono fermati verso il basso dello straglio di trinchetto, passano per un bozzello all' estremità del pennone; indi, per un altro bozzello fermato nello straglio, sopra quello che è fermo; di là, in un terzo bozzello posto nella crocetta della gabbia di trinchetto; poi, in un quarto bozzello che è sulla crocetta posteriore della stessa gabbia; dopo ciò, in un quinto bozzello, al basso dello straglio di maestra; finalmente, in un sesto bozzello fisso sul piè dritto del parapetto posteriore del castello di prora, e si allacciano allo stesso parapetto a lato della campana.

Alcuni fanno i bracci di civada semplici, cioè, fermati direttamente all' estremità del pennone, e per procurar loro un' azione maggiore, rendendo il loro angolo col pennone meno acuto, dispongono il bozzello, destinato al loro passaggio, sulla prima sartia di trinchetto, verso lo strlioggaggio, e li manovrano dal basso della stessa sartia.

*Bracci della controcivada.* LES BRAS DE LA CONTRE-CIVADIÈRE. *THE SPRIT-TOP-SAIL BRACES.* Sono incappellati, con uno stroppo, ad una caviglia o cavigliotto, che è alla estremità del pennone: l' altra estremità passa per un bozzello incocciato verso il basso dello straglio di gabbia di trinchetto; indi, per un bozzello unito allo stroppo del bozzello del collare di straglio di trinchetto; di là, nella rastrelliera o bozzello lungo delle triache di bompresso, e si allacciano al parapetto davanti.

Vi sono delle navi, nelle quali si fanno passare questi bracci per un bozzello incocciato nel collare di straglio di trinchetto, dà dove discendono allo stesso parapetto.

*Bracci falsi o controbracci.* FAUX BRAS. *PREVENTER-BRACES.* Così chiamansi delle corde semplici che servono a raddoppiare i bracci de' bassi pennoni, in un cattivo tempo o in un combattimento; s' incocciano con uno stroppo all' estremità de' pennoni. Quelli del pennone maestro vengono ad allacciarsi sul cassaretto a lato de' suoi bracci, e quelli di trinchetto si allacciano verso la sartia anteriore dell' albero di maestra.

*Braccio di sopravvento.* BRAS DU VENT. *WEATHER BRACE.*

*Braccio di sottovento.* BRAS DE DESSOUS LE VENT. *LEE BRACE.*

*Dormiente de' bracci della gran gabbia.* DORMANT DES BRAS DU GRAND HUNIER. V. *Dormiente.*

*Buon braccio. Fare buon braccio.* BON BRAS. FAIRE BON BRAS. *TO SQUARE THE YARDS BY THE BRACES.* Orientare le vele per il vento in poppa, alando il braccio di sopravvento e mollando quello di sottovento.

*Braccio di mare.* BRAS DE MER. *AN ARM OF THE SEA.*

*Braccio di un' ancora.* BRAS D' UNE ANCRE. *THE ARM OF AN ANCHOR.*

BRACCIA, s. f. pl. BRASSES. *FATHOMS.* Misura lineare di cinque piedi con la quale si esprimono le dimensioni delle profondità del mare, delle lunghezze e delle corde ecc. Ven. *Pass.*

BRACCIALETTI, s. m. pl. Ven. *Brazzetti.* PENDEURS DE BRAS. *THE BRACE-PENDANTS OF THE YARD ARMS.* V. *Penzoli.*

BRACCIARE, v. a. BRASSER OU BRASSEYER. *TO BRACE ANY YARD.* È manovrare i bracci e far muovere con queste corde i pennoni in senso orizzontale, secondo che richiede la direzione del vento.

*Bracciare a tribordo.* BRASSER TRIBORD. *BRACE TO STARBOARD.* Ciò si fa alando o tirando verso poppa il braccio che regge l' estremità del pennone dalla parte destra o di tribordo.

*Bracciare a babordo.* BRASSER BABORD. *BRACE TO LARBOARD.* È al contrario, cioè, alare sull' estremità sinistra del pennone.

*Bracciare a sopravvento.* BRASSER AU VENT. *TO BRACE THE SAILS IN OR TO HAUL IN THE WEATHER BRACES.* È tirare i bracci che sono dalla parte di sopravvento, verso poppa.

*Bracciare a sottovento.* BRASSER SOUS LE VENT. *TO HAUL IN THE LEE BRACES.* È avvicinare alla poppa l' estremità del pennone che è sotto vento.

*Bracciare in quadro o in croce.* BRASSER QUARRÉ OU EN CROIX. *TO SQUARE THE YARDS BY THE BRACES.* È quando si dispongono le vele in una situazione perpendicolare alla lunghezza del bastimento o alla direzione della chiglia, lo che si fa per orientare le vele col vento in poppa; perchè in questo caso i pennoni formano coll' albero una croce perfetta o gli angoli di un quadrato.

*Bracciare a contro, bracciare in faccia.* BRASSER A CONTRE. *TO BRACE THE SAILS ABACK.* È alare all' indentro, cioè verso poppa, i bracci del sopravvento d' un pennone, in modo che la vela si metta a collo all' albero, e ciò si fa per mettersi in panna.

*Bracciare per dare indietro, per rinculare.* BRASSER TOUT A CULER. *TO LAY ALL FLAT ABACK.* È bracciare a contro tutte le vele, ad oggetto di fermare d' un tratto, se si può, la marcia della nave, e farla retrocedere o marciare per la poppa, quando si teme di abbordare una nave che precede.

BRACCI (s. m. pl.) *di reggia.* ALONGES DE L'ŒUVRE VIVE. *FUTTOCKS.* Scarmi, staminali o alluogatori delle coste per quanto appartengono all'opera viva della nave.

BRACCIO (s. m.) *di fanale.* AIGUILLE DE FANAL. *AN IRON-BRACE OR CRANE USED TO SUSTAIN THE POOP-LANTERN.* Barra di ferro, curva, che passa a traverso del piè dritto di mezzo

del quadro di poppa di una nave, e sporge all' infuori per sostenere il gran fanale di poppa. È assicurata con due lunghi ganci di ferro, i quali partono dalla sinistra e dalla destra del coronamento di poppa.

*Braccio della campana.* CROCHET DE FER QUI SERT DE LEVIER POUR FAIRE ALLER LA CLOCHE DU VAISSEAU. *THE BELL-CRANK.*

*Braccio o bracciuolo della manovella della tromba. Brimballa.* POTENCE DE BRINGUEBALE. *CHEEKS OF A PUMP.* È il bracciuolo che sostiene lo sforzo della manovella, quando questa gira intorno al perno fermo, e che gli serve di punto d' appoggio.

BRACCIUOLI, s. m. pl. COURBES. *KNEES.* Pezzi di legname naturalmente conformati ad angolo più o meno aperto di un angolo retto, l' uso de' quali è di connettere i bagli dei ponti con le coste della nave, segnatamente per resistere allo sforzo del cannone: uno de' due rami dei bracciuoli s' inchioda contro il baglio, l' altro contro le coste e i membri più vicini della nave ( Fig. 141, E, E, F, F, G, G ).

*Bracciuoli del primo ponte.* COURBES DU PREMIER PONT. *THE HANGING-KNEES OF THE LOWER-DECK.* Sono quei che sostengono i bagli del primo ponte, e li connettono col fianco della nave. La miglior maniera di porre questi bracciuoli, è di metterli direttamente e perpendicolarmente sotto il baglio, e applicarli alla costa a guisa di mensole; nondimeno molti costruttori giudicano miglior partito di dare una direzione obbliqua al ramo inferiore, pretendendo di procurare con ciò un maggiore legame alla nave, perchè in tal modo questo ramo s' inchioda a più coste.

*Bracciuoli del secondo ponte.* COURBES DU SECOND PONT. *THE HANGING-KNEES OF THE SECOND-DECK.* Bracciuoli che servono di legame al secondo ponte: non possono disporsi sotto il baglio, come quelli del primo ponte, perchè si diminuirebbe l'altezza tra i ponti sotto i bagli in vicinanza dei fianchi, e si renderebbe incomodo il serviaio del cannone della prima batteria; quindi il loro ramo superiore s' inchioda ad una delle facciate laterali del baglio, e l' inferiore s' inchioda al fianco della nave, con una direzione più o meno obbliqua, secondo che si dee schivare l' incontro di un portello o d' uno scarmo di porche.

*Bracciuoli de' castelli.* COURBES DES GAILLARDS. *THE HANGING-KNEES OF THE QUARTER-DECK AND FORE-CASTLE.* Sono quelli che sostengono i bagli del castello di prua e del cassero. Si dispongono come quelli del secondo ponte per le medesime ragioni.

*Bracciuoli orizzontali.* COURBES HORIZONTALES. *LODGING-KNEES.* Sono bracciuoli che si dispongono orizzontalmente per legare insieme i bagli de' ponti, nell' intervallo da un baglio all' altro, ma che non sono più in uso nella costruzione francese, nella quale si sono sostituiti i pezzi chiamati *Tramezzi* ( ENTREMISES ).

*Bracciuoli verticali od obbliqui de' bagli.* COURBES VERTICALES OU OBLIQUES DES BAUX. *HANGING-KNEES.* Bracciuoli che si mettono sotto i bagli in una direzione verticale od obbliqua.

Oltre i bracciuoli de' ponti, entrano nella costruzione de' bastimenti delle altre specie de' medesimi.

*Curve o bracciuoli d' arcaccia o d' alette.* COURBES D' ARCASSE. *TRANSOM-KNEES.* Sono bracciuoli che si mettono dentro della nave, affatto all' indietro, per fortificare l' ossatura di tutta quella parte della nave che chiamasi arcaccia. Uno de' rami di questi bracciuoli s' inchioda sulle barre d' arcaccia, e l' altro contro i membri o coste, al fianco della nave. Ve ne sono parecchi all' uno e all' altro bordo.

*Bracciuolo della ruota di poppa.* COURBE D' ÉTAMBOT. *KNEE OF THE STERN-POST.* È un bracciuolo di fortissime dimensioni che serve a legare la ruota di poppa con la estremità della chiglia, e occupa l' angolo che formano tra di loro que' due pezzi. Uno de' suoi rami è adattato alla controruota interiore, sopra cui s'inchioda, e sulla ruota, l'altro ramo posa sulla controchiglia, e s' inchioda con essa e con la chiglia.

*Curva cappuccina.* COURBE CAPUCINE. *THE STANDARD WHICH FASTENS THE CUT-WATER TO THE STEM.*

*Bracciuolo di grua.* COURBE DE BOSSOIR. *THE SUPPORTER OF THE CAT-HEAD.*

*Bracciuolo di bitte.* COURBE DE BITTE. *THE STANDARD OF THE CABLE-BITS OR SPUR OF THE BITS.*

*Bracciuoli delle mastiette di tagliamare.* COURBES DES JOTTEREAUX. *CHEEKS OF THE HEAD.*

*Bracciuoli per il corso delle grandi scotte.* COURBES POUR LE COURANT DES GRANDES ÉCOUTES. *KNEES FOR THE MAIN-SHEETS.* Sono bracciuoli che si applicano uno per parte alla nave, fuori del bordo, sotto le parasarchie di mezzana. Vi s' incoccia un bozzello

di ritorno, per il corso delle grandi scotte, le quali vengono a passare di là ne' buchi che loro sono preparati nell' orlo del cassero.

*Bracciuoli di ferro.* COURBES DE FER. IRON-KNEES OF THE DECK. Sono pezzi di ferro fortissimi, battuti alla fucina, che tengono luogo di bracciuoli di legno nella costruzione de' ponti delle navi, ad oggetto di connettere i bagli con i fianchi della nave. Si è dovuto ricorrere a questa maniera di bracciuoli, nella necessità in cui si è sovente di risparmiare quelli di legno, che sono rari e di caro prezzo. La fig. 141 ne dimostra bastantemente la forma.

Gli Svezzesi ed altre nazioni marittime del Nord si servono di bracciuoli, tratti dalle radici e tronchi bassi degli abeti, l'uso de' quali pare eccellente ed economico.

*Bracciuoli delle battagliole della polena.* COURBATONS DE L'ÉPERON, COURBES DES HERPES. BRACKETS OF THE HEAD.

BRACOTTO, s. m. *Bragotto.* BRAGOT. PENDENT OF THE BRACES. Bozzello semplice, con lungo stroppolo incappellato nelle cime de' pennoni, in cui passa una fune per issare alcuna cosa. È termine di galera.

*Bracotto* dicesi anche sulle piccole navi una fune di canapa, che è legata da una parte all' estremità delle spontiere ne' trabaccoli, e dall' altra è unita colle teste.

BRANCARELLE, s. f. pl. PATTES DES BOULINES. BOWLINE BRIDLES. Sono quelle funicelle che a guisa di rami partono dalla bolina, e vanno ad attaccarsi alle bose delle vele in più punti per istenderle (Fig. 52 * r, r, r,). V. *Bolina.*

BRANCO, s. m. È quel numero di galeotti che si mandano in terra accoppiati a due a due, con le catene ai piedi.

*Branco* si dice anche quella massa di catene che sta conficcata nel banco, dove s' incatenano i galeotti di quel banco.

BRANDA, s. f. *Amaca.* BRANLE. HAMAC. HAMMOCK. Letto di cui si servono i marinaj sulle navi. È un pezzo di tela forte, lungo sei piedi, largo quattro o cinque, che si sospende per le sue estremità con corde attaccate ai bagli del ponte.

*Metter giù le brande.* FAIRE BRANLE BAS. THE ACT OF TAKING DOWN ALL THE HAMMOCKS BETWEEN DECKS, IN ORDER TO PREPARE FOR AN ENGAGEMENT, OR OTHERWISE TO CLEAR THE SHIP. È generalmente prepararsi al combattimento. In questo caso e per isgombrare le batterie, tutte le brande de' marinaj e i loro bagagli si trasportano e si distendono lungo le reti d'impagliettatura, per formare il *bastingaggio* o trinceramento contro la moschetteria del nemico. Si levano nello stesso tempo le paratie di santa Barbara, della gran camera, degli scompartimenti d' alloggio, e tutto quello che può imbarazzare lo spazio tra i ponti; e si levano tutti i puntali de' bagli, sicchè restino assolutamente liberi per il servizio dell' artiglieria.

Si mettono giù le brande anche per nettare e dar aria alla nave, e nello stesso tempo per esercitare l'equipaggio a eseguire prontamente e senza confusione questa manovra. Ciò si fa in giornate di bel tempo; e quando tutte le brande e bagagli de' marinaj sono levati dal loro luogo e portati sul ponte, si fa bruciare tra i ponti del catrame, dell' aceto, dell' incenso ecc. per correggere l' aria cattiva. Questo si chiama *profumare la nave* (PARFUMER LE VAISSEAU).

*Giù le brande.* BRANLE BAS. UP ALL HAMMOCKS. Comando all' equipaggio d' eseguire l' operazione di metter giù le brande, sopra spiegato. Ven. *Fuori roba.*

BRANDO, s. m. È propriamente l'opera morta del vascello; ma questa voce si generalizza estendendola ad ogni parte separata di tutta la nave, comprendente l' unione di più membri. Di questa voce si fa uso particolarmente quando si tratta del disfacimento del vascello.

BRANDIRE, v. a. *Maneggiare le armi.* BRANDIR LES ARMES. TO BRANDISH. Si dice propriamente delle armi bianche, ma si trasporta anche al maneggio delle armi da fuoco.

BRAZZERA, s. f. Piccola barca che va a vela e a remi, armata di sei rematori e d' un timoniere o *patron*, della quale si fa molto uso nella navigazione poco più che costiera del golfo di Venezia.

BRAZZETTI e meglio BRACCETTI, s. m. pl. *Penzoli.* PENDEURS. PENDANTS. Sono manovre dormienti che s' incappellano alla testa degli alberi, o alla estremità da' pennoni ecc. Alcune servono per incocciarvi le calione, i paranchi dell' albero di maestra o di trinchetto, i paranchini degli alberi di gabbia ecc.; altre servono di stroppo ai bozzelli de' bracci, o ad altri simili usi.

BREDINDINO, s. m. *Senale* o *paranco di straglio.* BREDINDIN. GARNET OR SMALL TACKLE AFFIXED TO THE MAIN-STAY OR EURTON. È un paranco amarrato all' alto dello straglio di maestra sotto il suo collare e perpendicolarmente alla grande boccaporta, per

sollevare de' pesi da imbarcare nella stiva, o da sbarcare. Questo paranco è composto di una taglia a due raggi, incocciata sullo straglio, e di un bozzello semplice abbasso fornito di un uncino ( Fig. 195 5, 5, 4, 4 ).

BREMO, s. m. SPALTON. *A SORT OF JUNK.* Fune fatta d'una specie d'erba, detta sparto; onde alcuni marinaj danno il nome di bremo alle trinelle o comandi, ancorchè fatti di sfilarse di vecchi canapi incatramati.

BREVETTO, s. m. BREVET. *THE COMMISSION OR WARRANT OF AN OFFICER.* Rescritto del principe che qualifica un ufficiale, o contiene le commissioni di cui egli è incaricato.

BREZZA, s. f. BRISE. *A FRESH GALE OR BREEZE: ALSO THE TRADE WINDS OR SEA BREEZE.* Ven. *Bava.* Vento che soffia regolarmente in certi paraggi e in certi tempi dell'anno, ed anche in alcune ore. Si dice la *brezza dal largo* o *la brezza da terra* ( BRISE DU LARGE ET LA BRISE DE TERRE ), per distinguere quella che spira dal mare, e quella che viene dall'interno delle terre; la brezza dal largo soffia comunemente nel giorno, e quella da terra nella notte.

L'inglese Guglielmo Marsden nella storia dell'isola di Sumatra dà la seguente spiegazione fisica delle brezze da terra e dal mare.

Nell'isola di Sumatra, come in tutti gli altri paesi situati fra i tropici, di estensione alquanto considerabile, il vento spira regolarmente dal mare verso terra per un certo numero di ore nelle ventiquattro: indi cangia e spira dalla terra verso il mare per un egual tempo o a un dipresso. Bisogna eccettuare le circostanze nelle quali il monsone è più forte dell'ordinario; ed anche allora avviene di rado che il vento non giri di alquanti rombi, obbedendo alla cagione secondaria, la quale, in queste circostanze, non ha forza bastante a produrre un cangiamento totale. Sulla costa occidentale di Sumatra la brezza dal largo comincia d'ordinario verso le dieci ore della mattina, dopo un intervallo di calma di un'ora o due, e dura sino alle sei della sera. A sett'ore all'incirca la brezza da terra si fa sentire, e continua tutta la notte, sino alle otto ore della mattina, diminuendo a gradi.

Le brezze derivano dalla stessa cagione che produce gli altri venti. Il caldo rarefà l'aria, la rende specificamente più leggiera, e la fa ascendere. Le parti più dense dell'atmosfera vicine a quest'aria rarefatta, sono portate dal lora peso maggiore, dove per la rarefazione vi è resistenza minore, onde ristabilire l'equilibrio, secondo le leggi della gravità.

Come l'influenza diretta de' raggi del sole sull'atmosfera è la cagione generale dei venti; nello stesso modo i raggi del sole riflessi dalla terra o dal mare cagionano questa deviazione particolare dell'aria dalla terra al mare, o da questo a quella, conosciuta col nome di brezza da terra o brezza dal largo. La superficie della terra che è più densa e quieta, è più prontamente riscaldata dal sole, di quello che lo sia la superficie del mare; per conseguenza la terra riflette i raggi del sole con maggiore forza e velocità: ma dall'altra parte questa densità della terra è cagione che il calore ch'essa riceve sia più superficiale di quello che riceve il mare, il quale ne è penetrato più addentro, tanto a motivo della trasparenza del fluido, quanto a motivo della sua agitazione, che ne fa presentare al sole in ogni istante una nuova superficie.

L'applicazione di questi principj è per sentimento di Marsden la seguente: Quando nel mattino il sole si è elevato ai 30 o 40 gradi sopra l'orizzonte, la terra ha già acquistato un calore che riflette sull'aria da cui è circondata, e che basta a rarefarla ed a turbare l'equilibrio di questo elemento. Quindi l'aria la quale è sopra il mare, non essendo egualmente, o nemmeno punto rarefatta, si porta con forza verso terra; e siccome questa stessa causa agisce sino a tanto che il sole è sopra l'orizzonte, la brezza spira, per conseguenza, in tutto quel tempo, dal mare verso la terra.

Prima del tramontare del sole, la superficie della terra perde gran parte del calore che le avevano comunicato i raggi perpendicolari di quest'astro, e quindi cessa l'effetto soprammentovato, e succede la calma.

Allora comincia ad agire il calore comunicato al mare; egli non è così forte come quello che aveva concepito la terra, ma ha penetrato più profondamente; e per questa ragione il suo effetto esser dee più durevole. La rarefazione che questo calore cagiona nell'aria che è sopra l'acqua, attrae verso questa parte l'aria dalla terra che è divenuta più fresca, più densa e più pesante, e questa continua a muoversi verso il mare sino a tanto che la terra riscaldata

dal sole l'indomani, ripigli l'ascendente che aveva già avuto sull'aria che le è vicina.

Per l'ordinario non si sente l'effetto delle brezze dal largo, se non che alla distanza di tre o quattro leghe dalla costa, e la sua forza però scema in proporzione dell'allontanamento. Quando il vento dal mare comincia, egli non si fa sentire d'un tratto a tutta l'estensione a cui giunge: comincia a spirare in vicinanza della terra, e si avanza gradatamente in mare a misura che si avanza il giorno: è probabile che la distanza a cui giunge sia proporzionata al calore della giornata. Ho veduto sovente delle navi restare in perfetta calma a quattro, sei e otto miglia dalla costa, mentre vi era a terra una brezza assai fresca di mare, che si fece sentire alle stesse un'ora più tardi.

Ne' paesi arenosi, i raggi del sole, penetrando più profondamente, producono un calore più durevole, il cui effetto debb' essere di far durare più lungamente la brezza dal largo verso la sera: in fatti e conformemente a questa, la brezza dal largo alla costa del Coromandel termina di rado prima delle dieci della sera.

*Brezza dal largo.* BRISE DU LARGE. *A SEA BREEZE; SPOKING PARTICULARLY OF THE TRADE WINDS AND OTHER REGULAR WINDS.*

*Brezza da terra.* BRISE DE TERRE. *A LAND BREEZE.*

*Brezza regolata.* BRISE RÉGLÉE. *A STEADY BREEZE.*

*Brezzone.* BRISE CARABINÉE. *A HARD GALE* OR *STRONG GALE* OR *STIFF GALE.* Chiamasi così una brezza più forte dell'ordinario, e che soffia con violenza.

BRICCOLA, s. f. *Trabalzo.* BRICOLE. *THE UNEASY ROLLING OF A SHIP FREQUENTLY OCCASIONED BY GREAT WEIGHTS PLACED ABOVE THE CENTER OF GRAVITY* etc. È una sorta di rullio subitano, e si dice de' movimenti vivaci e subitani del bastimento nel restituirsi alle sua situazione d'equilibrio dopo essersi sbandato. La cattiva distribuzione del carico è la cagione più frequente di tali movimenti. Se nel fondo della nave siano disposte le parti più leggiere del carico, e nell'alto le più pesanti, la nave s' inclina di più nello sbandare, ma si restituisce alla sua posizione con movimenti più vibrati. Così i cannoni nell'alto delle navi da guerra possono produrre de' movimenti duri di briccola, se il rimanente dei pesi non sia distribuito con molta intelligenza nell'incavo delle stesse, cioè nella stiva e nel fondo.

BRIGANTINO, s. m. BRIGANTIN. *A BRIG* OR *BRIGANTINE.* Bastimento di basso bordo che ha un albero di maestra, uno di trinchetto, ed uno di bompresso. L'albero di maestra d'ordinario è inclinato all'indietro, e quello di trinchetto verso il davanti: l'uno e l'altro portano un albero di gabbia ed uno di pappafico, con le stesse vele quadre, vele di straglio e flocchi che hanno le navi, fuorchè l'albero di maestra in vece di vela quadra porta abbasso una gran vela a ghisso o brigantina, rappresentata nella fig. 50. Questa vela che è aurica, ed il non esservi albero di mezzana fa la differenza tra'l brigantino e la nave comune a tre alberi. Quanto alla costruzione, ella è molto varia, ancorchè in generale somigli a quella delle navi a tre alberi. I brigantini hanno anch'essi una poppa larga, e talvolta una polena. Hanno un solo ponte, e sono senza casseretto. Portano d'ordinario da dieci a venti cannoni. Quelli che sono costruiti per la marcia, sono attissimi a fare la corsa in tempo di guerra. Ve ne sono di quelli che non hanno cannoni, destinati soltanto al carico e trasporto di mercanzie: la loro portata è d'ordinario da 80 sino a 200 tonnellate (Fig. 79).

Gl' Inglesi tra tutte le nazioni fanno il maggior uso de' brigantini: anche gli Americani se ne servono molto per il loro commercio.

Non bisogna confondere il brigantino col *Senau.* V.

BRIGANTINA, s. f. Vela da brigantino della forma indicata alla voce *Brigantino* che alcune navi e fregate mettono in vece di mezzana, perchè, a motivo del suo maggior fondo, viene meglio al vento, cioè intacca più facilmente il vento scarso.

BRIGLIA (s. f.) *di bompresso. Barbagianni di bompresso.* Ven. *Mustacchi di bompresso.* SOUS BARBE DE BEAUPRÉ. *BOB-STAY.* Manovra ferma che serve a legare l'albero di bompresso con lo sperone della nave più avanti che sia possibile, affinchè resista contro gli sforzi dello straglio di trinchetto e di parrucchetto che tendono a sollevarlo. Questi stessi alberi servendo di punto d'appoggio agli stragli degli altri alberi posteriori, egli è con ragione che si riguarda il bompresso come la chiave di tutti gli alberi di una nave.

Il bompresso è già fortemente assicurato alla nave sul primo ponte, mediante la sua scassa, e poi all' uscire dalla nave, sul davanti della ruota di prua, da due forti legature o trinche, come si vede nella fig. 175.

La briglia si guernisce in due maniere la prima, usata nelle navi da guerra francesi, consiste nell' incocciare un bozzello semplice ad un buco che è aperto in alto e sul davanti del tagliamare, per il quale e per una taglia doppia sotto il bompresso passa la briglia, formando un paranco il cui tirante è fermato allo struppo del bozzello semplice, e passando successivamente per i tre raggi, viene lungo il bompresso ad annodarsi verso l'alto della ruota di prura, dopo che si è fortemente tesa coll' azione dell' argano o in altro modo. (*t.* Fig. 221.)

La maniera inglese di guernire la briglia è differente. Si passa una corda bastantemente lunga nel buco aperto nel tagliamare, dopo di che s' impiombano insieme i due capi. Vi s' incoccia una bigotta, che insieme con un' altra bigotta fermata sotto il bompresso serve a tesare la briglia. Per agevolare questa operazione, si sospende all' estremità del bompresso un oggetto molto pesante, come un' ancora o un cannone, per tirarlo abbasso e preparare così l' effetto della briglia.

*Briglia di scopamare.* Corda per alzare o issare gli scopamari, la quale si annoda al pennone alla parte inferiore dello scopamare, e serve di scotta per lo stesso.

BRIMBALA, s. f. *Manovella della tromba.* BRINGUEBALE. *The brake or handle of a ship's pump.* È una stanga di legno o di ferro che serve a far lavorare una tromba. Le brimbale delle trombe nelle navi sono per l' ordinario di legno di faggio, e si manovrano stando sul castello; sopra il quale a una certa altezza una corda circonda l' albero, ed è sostenuta da alcuni tacchetti. A questa corda è impiombata una radancia che serve di punto d' appoggio alla brimbala, per mezzo di un gancio fermato a una delle sue estremità che si fa entrare nella radancia. Verso la stessa estremità è attaccata alla stanga una corda che discende per un buco aperto nel castello, verso la tromba, il cui tubo arriva sino al secondo ponte. Si amarra questa corda all' asta che giuoca nel corpo della tromba. L' estremità opposta della brimbala è guernita di più rami di corde, sulle quali alano altrettanti uomini per far agire la tromba. V. *Braccio della tromba.*

BRINA, s. f. *Brinata.* GELÉE BLANCHE. GIVRE. *White frost, hear frost.* Goccioline congelate e bianchissime, di cui si vede coperta la superficie della terra allo spuntar del giorno, dopo le notti serene e fredde del verno.

BRIVARE, v. a. *Abbrivare.* È avviare il bastimento. *Brivare alla poggia.* Avviare il bastimento a poggiare.

BRULOTTO, s. m. BRULOT. *A fire-ship.* Bastimento che si munisce di polvere e di materie infiammabili, e si guida verso una nave nemica, onde appiccarvi il fuoco.

Si prende d'ordinario per farne brulotto un vecchio bastimento di tre a quattrocento tonnellate a due ponti, che si sagrifica a questo oggetto. Se avesse un solo ponte, vi si aggiunge un falso ponte al di sotto.

Si stabiliscono tra i due ponti a dritta e a sinistra in tutta la lunghezza due tavolati di quattro piedi e mezzo di larghezza, formati da alcuni piè dritti posti a due a due, di tratto in tratto, i quali posano col loro piede sul ponte inferiore, e al di sopra sono inchiodati ai bagli del ponte superiore. A ciascun piè dritto s' inchioda un traverso, la cui estremità va a toccare il bordo interiore del bastimento. Così con molte paja di stanti e di traversi, ai quali si fa una coperta di asse sottili, viene a formarsi uno spazio graticolato per riporvi de' fuochi d' artifizio.

Se il bastimento ha una tuga e delle camere sopra il primo ponte, vi si fa lo stesso apparecchio a dritta e a sinistra.

Conviene tenere schiodate alcune tavole superiori di questi spazj, per levarle all' istante che si vuol dar fuoco al brulotto: senza di che si correrebbe risico che per mancanza d' aria non si accendesse il fuoco così prontamente come è necessario. Per la stessa ragione bisogna tenere i portelli aperti, se ve ne sono, tra un ponte e l' altro, e con catene di ferro, perchè se fossero tenuti aperti con delle corde, come lo sono nell' uso ordinario delle navi, queste si brucerebbero ed i portelli si chiuderebbero. Se non vi fossero portelli, conviene farne cinque o sei per parte, ed in questo caso i mantelletti devono ingangherarsi sul lato o soglia inferiore. Così fanno gl' Inglesi per ischivare l' inconveniente che possano chiudersi. Nella distribuzione delle micce, ve ne sono di quelle che vanno ad appiccare il fuoco

a certa sorta di scatole di forma conica tronca, ciascuna delle quali corrisponde ad un portello, e nella base inferiore del cono hanno il focone. Queste scatole, cariche di polvere e palla, con la loro esplosione aprono i portelli e danno aria al fuoco.

BRUMA, s. f. Taret, tarière, brume. Sorta di vermi di mare che rodono sott' acqua il fasciame delle navi, verrinando, come dicono i marinaj, i legni più annosi e più duri, e recando danno gravissimo, contro i quali vermi non si è trovato altro efficace rimedio fuorchè di foderare il corpo delle navi di fogli di rame. Sellio ha scritto in un ampio trattato la storia naturale di questo verme denominato *Teredo vel xylophagus marinus*.

BRUNALI. V. *Ombrinali*.

BRUSCA, s. f. Tablette. *Rising staff*. È un regolo graduato del costruttore che gli serve a determinare il sesto delle coste od once da interporsi tra la costa maestra o quelle di bilanciamento, cioè, a determinare la lunghezza de' madieri, il loro acculamento o il montare della stella, e il contorno che si dee dare alle cappezzelle e agli stamenali di ciascuna di dette once.

*Brusca* si dice ancora un altro regolo o bacchetta divisa in parti eguali, la quale serve ai trevieri per tagliare con le dovute proporzioni di lunghezza e di obbliquità i ferzi delle vele, specialmente delle latine.

BRUSCARE, v. a. Chauffer un vaisseau. *To bream a ship*. Far fuoco con della brusca o stipa, sotto al piano ed opera viva della nave per bruciarne tutte le immondezze, dissipare tutta l'umidità della parte immersa, distruggere lo spalmo vecchio e l'erbe e conchiglie che gli fossero attaccate, sicchè le tavole del fasciame ed i commenti siano snudati, per visitarli ed applicarvi sopra nuovo spalmo. Ciò si fa dando a carena il bastimento, e bruciando, sulle zattere o ponti disposti lungo la chiglia, della brusca o rami sottili di pino o d'altro legno che faccia una fiamma pronta e chiara.

BRUSCATURA, s. f. Chauffage d'un vaisseau. *The act of breaming a ship*. L'azione di bruscar la nave, e l'effetto che risulta da tale operazione.

BUCELLATO, s. m. Un pezzo di legno inchiodato ne' pennoni di maestra e trinchetto o nel bompresso, con un canale per ricevere i bastoni di coltellaccio o di flocco.

BUCENTORO e *Bucentorio*, s. m. Sorta di maestoso bastimento a remi, che era destinato dalla repubblica di Venezia all'annuale cerimonia dello sposalizio del mare Adriatico nel giorno dell'Ascensione e al ricevimento de' grandi principi i quali venissero di passaggio nella città, o di grandi conquistatori premiati dalla repubblica con la suprema dignità e col trionfo. Fu costruito la prima volta nell'anno 1311. Quello dell'ultima costruzione era lungo 120 piedi, largo 20, e aveva 21 remi per parte, ad ognuno de' quali vogavano cinque rematori, presi tra gli arsenalotti, situati sotto la coverta. Il ponte o coverta era diviso in due corritoj con doppj sedili pei sedatori che accompagnavano il doge, il cui trono era sollevato nella poppa e circondato dagli ambasciatori delle estere potenze. Il cielo di questa specie di sala era coperto per di fuori di stoffa di seta chermisina, ornata di ricche frange d'oro. Tutto il corpo era decorato per di fuori di sculture dorate. Nel luogo dell'albero di mezzana era situato lo stendardo del dominio. Non aveva alberi, nè era fatto per andare a vela.

BUCHE, s. f. Buche. *A herring buss or small fly-boat*. È una specie di bastimento di cui si servono gli Olandesi, particolarmente per fare la pesca delle aringhe e degli sgombri ne' mari d'Olanda e d'Inghilterra. Ancorchè portino delle vele quadre, pure vi sono delle differenze nel loro taglio dai bastimenti detti propriamente di vele quadre. Sono molto pieni e gonfj sul davanti, onde meglio resistere ai colpi di mare, essendo obbligati a mettersi alla cappa, per gettare le reti, e ad abbassare sul ponte l'albero di maestra e quello di trinchetto, i quali si ripiegano, sopra cerniere, all'indietro del bastimento, sostenuti da candellieri o da una specie di morse. Quantunque anche la parte posteriore sia molto gonfia, l'alto però della poppa termina in un quadro molto stretto, nel quale vi è soltanto lo spazio per due piccole finestre.

Questi bastimenti hanno tre alberi corti e di un solo pezzo, ognuno de' quali porta una vela quadra, e quella di mezzana è la più piccola. Si aggiunge talvolta una vela di gabbia sopra la vela maestra; e in tempo bello si aggiungono de' coltellacci alle vele basse ed un batticulo. Si aggiunge anche un alberetto che sporge all'infuori sul davanti, per portare all' occasione un flocco. La fig. 81 rappresenta una *buche* che corre a

gran largo, ed un' altra lontaoa cha è alla cappa, tirando le sue rati.

La *buche* ha da ciuquaota a sessanta piedi di longhezza, e da tredici a sedici di larghezza. Le principali sue misure e proporzinni sonn le seguenti:

| | *Piedi.* | *Poll.* | *Lin.* |
|---|---|---|---|
| Luoghezze dalla reota di prua alla ruota di poppa . . . . . . . . . . | 70. | — | — |
| Larghezze al baglio meastro dal di fuori all' infuori. . . . . . . . | 16. | 3. | — |
| Puntale nel mezeo. . . . . . . . . . . | 7. | 5. | — |
| Slancio della ruota di prua . . . . | 3. | 6. | — |
| Inclinazione della ruota di poppe . | 2. | — | — |
| Alunamento del ponte sul davanti . | 5. | — | — |
| Alunamento del ponta all' indietro . | 4. | — | — |
| Larghezza del forte e cinque piedi dalla ruota di prua. . . . . . . . . | 8. | 7. | 6 |
| Larghezza dalla stesso a dieci piedi dalla ruota di prua . . . . | 12. | 5. | — |
| Larghezea del forte a cinqua piedi dalla roata di poppa . . . . . . | 7. | 9. | — |
| Larghezza dello stessn a diaci piedi dalla ruota di poppe . . . | 11. | 5. | — |

BUCO, s. m. Trou. *Hole.* Apertura che ha del rotondo e non molto larga. *Pertugio. Foro.*

*Buchi delle mure.* Dogues d' amure. *The holes of the chestrees.* Soon duc buchi aperti uno a babordo, l' altro a tribordo delle fregiate o diecolati del secondo o terzo poute, davanti all' albero di maestra, alla distanza della metà della larghezza della vela maestra, destinati al passaggio delle manovre chiamate *mure*, che servono a murare la stessa vela. Sono gueraiti questi buchi di dcotro e di fuori di legno dolce, come di pioppo, per isminuire lo sfregamento delle manovre che vi passano. Esternamente sono ornati di una scultura a foggia di rosa o mascherone. Vieino a questi buchi vi è una puleggia, sulla quale scorrono le dette manovre.

*Buchi delle scotte.* Trous des écoutes. *The holes of the sheets.* Sono buchi aperti nel discolato della nave per il passaggio delle scotte di maestra e di trinchetto. Talvolta si fanno rotondi e si guerniscono di piombo; ma ne' bastimenti grandi sono bislunghi e penetrano obbliquamente, e vi si adatta un bozzello di cassa parallelopipeda che porta due raggi di bronzo, sopra i quali passano le scotte, con che il movimento è agevolato, ed è diminuito lo strofinamento.

*Buchi od occhi della civada.* Trous ou yeux de la civadière. *Holes in the clues of a sprit-sail.* Sono due buchi rotondi, aperti al fondo della vela di civada, per i quali possa uscire l' acqua del mare che si raccoglie nella sua oavità quando la vela è cazzata.

*Buco del gatto.* Trou du chat de la hune. *Lubber's hole.* Così si chiama lo spazio che rimaoe aperto nel mezzo della gabbia di un bastimento guernito de' suoi alberi e attrezzi, dopo d' avere stabilito la piattaforma della stessa sopra le sue costiere e crocette, l' albero superiore e le sartie dell' albero basso. Questo buco è abbastanza grande per dar passaggio agli uomini che, per montare sulla piattaforma, non vogliano passare per le gambe di gabbia o sia per le sartie rovesce, dove il loro corpo si trova in uoa posizione rovescia e penosa. Tale passaggio non è però praticato dai marinai di professione.

BUGALETTO, s. m. Bugalet. *A boat or a small vessel or bark.* Sorta di piccolo bastimento noto sulle coste della Brettagna per il cabottaggio: serve altresì di alibo per il servizio delle navi, nel dipartimento di Brest, e di barca da passo: porta due alberi, l' aoteriore de' quali o di trinchetto è cortissimo, e su ciascuno una vela quadra. Si può aggiugnere una vela di gabbia sopra la maestra. Vi è un piccolo bompresso sul quale si murano uno o due flocchi (Fig. 96).

BUGLIOLO, s. m. Charnier. *Bugliolo per l' acqua.* Charnier pour l'eau. *A scuttled cask, used to contain water for the ship's crew, to drink: two of them are placed on the quarter-deck.* È una specie di piccola tina (Fig. 117) che d' ordinario si mette sul cassero, a babordo e tribordo dell' albero di maestra, per tenervi l' acqua da bere ad uso giornaliero dell' equipaggio. Si accostume di destinare due marinaj a ruolo perchè agitino continuamente con dei bastoni di legno quest' acqua, che bene spesso è corrotta, per purificarla. Vi si mette un coperchio a lucchetto per tenere la mastella serrata, quando si vuol impedire che l' acqua non si consumi troppo presto, cioè quando *si regola l' acqua* (on règle l'eau) in termine di marina.

*Bugliolo.* Seau. Seilleau. *Bucket.*

*Bugliolo grande.* Grand seilleau. *Great bucket.*

BUGNA, s. f. Point d'une voile. *Clue or a sail.* Così chiamansi gli angoli inferiori delle vale quadre. In questi angoli la ralinga si raddoppia, e forma una gassa, alla quale si allaccia il bozzello di scotta, e vi

s' incoccia insieme la contra o mura, o per alare la vela a sopravvento o per cazzarla sottovento, secondo la circostanza.

*Bugna di sopravvento di une vele.* POINT DU VENT D'UNE VOILE. *THE WEATHER CLUE OF A SAIL. THE TACK OF THE MAIN* OR *FORE-SAIL.*

*Bugne del gratillo di sopra.* POINTS DU HAUT DE LA VOILE. POINTURE. *THE UPPER CRINGLES OF A SAIL.* Gli angoli superiori della vela quadra.

BULLETTA, s. f. Nome di varie sorta di chiodi, a particolarmente di quelli che hanno gran cappello.

Le bullatte si distinguono in bianche e nere, da armadura, da impannate, da labarde, minute da zoccoli e da scarpa, minute d' acciajo. Bullette da staffe, da staj, da barilaj. Bullette da once diconsi quelle che vendonsi a peso.

*Bullettame.* Nome generico che comprende tutte le specie di bullette.

BUONA STIVA. BON ARRIMAGE. *A GOOD STOWAGE.* Si dice la disposizione dei pesi nel bastimento, dalla quale risulta che il medesimo sia bene equilibrato.

BUONORA (*Alla*). E espressione solita usarsi da' marinaj dopo aver ricevuto un comando, per contrassegno d' avarlo inteso, e d' esser disposti ad eseguirlo.

BURCHIELLO, s. m. Bastimento da trasporto di passeggleri pei fiumi. Sono coperti per tutto il tratto tra la poppa e la prua: divisi interamente in due o più stanze, con finestre laterali. Di fondo piatto: possono servirsi di vela, ma d' ordinario sono tirati coll' alzaja da cavalli, o rimurchiati da altra barca a remi.

BURCHIO, s. m. Specie di barca per la navigazione de' fiumi e delle lagune, con un coperto che si chiama *tiemo*, tutto di legname impeciato, a riparo dal sole e dalla pioggia. Servono a trasporto di merci e di passeggieri. Sono di fonde piatto. I maggiori lunghi 60 piedi portano due alberi fissi con vele latine. Il tiemo in alcuni è su tutta la lunghezza del barchio tra la poppa e la prua: in altri e oe' maggiuri vi è un solo pezzo di tiemo a poppa.

BURELLO, s. m. BURIN. *A SMALL WOODEN ROLLER, MADE USE OF IN RIGGING.* Serve principalmente a legare insieme due stroppi, e per servire ad essi di punto d' appoggio, ciò che si fa passando uno degli stroppi nell' altro, ed attraversando il primo col burello per dargli un ritegno. Si fa uso di questo artifizio per fermare la sartie di fortuna ai lore pennoli e lo stroppe d' una delle taglie d' un paranco al sito dove si vuole assicurarlo (Fig. 8a).

BURIANA, s. f. *Nebbie.* BRUME. *A MIST* OR *FOG AT SEA.* Sinonimo di *Nebbione.* (BROUILLARD). Ven. *Caligo.* Quando si naviga in compagnia di molti bastimenti in tempo di bruma, si fa battere il tamburo, sonar la trombetta, tirare de' colpi di fucile di tratto in tratto, per far conoscere agli altri bastimenti la propria posizione, onde non abbordare gli uni con gli altri, o non disperdersi e separarsi.

*Vi è della buriana.* IL Y A DE LA BRUME. *IT IS A FOGGY WEATHER.*

*Segnali di buriana.* SIGNAUX DE BRUME.

*Tempo nebbioso.* TEMS BRUMEUX. *FOGGY WEATHER.*

BURINA. V. *Bolina.*

BURRASCA, s. f. *Fortuna, tempesta.* BOURRASQUE. *A VIOLENT SQUALL OF WIND.* Travaglio di mare o sia quel combattimento che fanno i venti in mare, per cattivo temporale improvviso e violento.

BUSCALINA, add. *Scala.* Ven. *Scala bosccina, scala di corda.* ECHELLE DE CORDE. *GALLERY LADDER* (Fig. 180). V. *Scala.*

BUSSOLA, s. f. BOUSSOLE. *A SEA-COMPASS.* Istromento di marina che si chiama anche *compasso di mare* (COMPAS DE MER), che serve a dirigere la rotta del bastimento. La proprietà dell' ago magnetico, di volgersi sempre ai poli della terra, la rende prezioso ai navigatori. Se ne attribuisce l' invenzione a Flavio Gioja d' Amalfi che viveva nel secolo decimoterzo, ma a torto, poichè si vede nel romanzo della Rosa di Guyot de Provins, antico poeta francese, il quale si trovò alla corte dell' imperator Federico a Magonza nel 1181, che i piloti francesi facevano uso d' un ago calamitato o fregato con la calamita, da essi denominato LA MARINETTE.

> *Icelle étoile ne se muet;*
> *Un art font qui mentir ne puet*
> *Par vertu de le Marinette,*
> *Une pierre leide, noirette,*
> *Où le fer volontiers se joint etc.*

Gli antichi non conoscendo la bussola, erano obbligati a navigare lungo le coste, o a guidarsi con le osservazioni del levare e tramontare del sole e delle stelle; onde la loro navigazione era molto imperfetta.

I Francesi osservano che dipingendosi sempre un fiore di giglio per [illegible]re il Nord, questo indica che tutte [illegible]zioni

hanno copiato le prime bussole uscite dalle mani di un artefice francese. Gl' Inglesi che si attribuiscono, se non la scoperta stessa, almeno la gloria d'averla perfezionata, per il modo di sospendere la scatola nella quale è l'ago magnetico, dicono in loro favore che tutti i popoli hanno ricevuto da essi i nomi che porta la bussola, ridotta ad una forma comoda; che si nomina COMPAS DE MER dall'inglese *Mariner's compass*; e che dalla loro parola *Boxel*, piccola scatola, gl' Italiani fecero il nome di bussola. Gli Spagnuoli e i Portoghesi la chiamano *bruxula*, e pare che sia un derivato da bussola.

Altri ne fanno onore ai Chinesi; ma siccome anche al presente non si adopera l'ago magnetico alla China, se non che facendolo galleggiare nell' acqua sopra un pezzo di sughero, come si faceva in Europa in altro tempo, si può credere che Marco Polo o altri Veneti, i quali andavano all'Indie o alla China per il mar Rosso, abbiano fatta conoscere questa esperienza importante, di cui poscia differenti piloti hanno perfezionato l' uso tra di noi.

La vera cagione di questa disputa si è, che l' invenzione della bussola è come l' invenzione de' mulini, dell' orologio e della stampa; cioè, che molti vi ebbero parte. Queste cose essendo state scoperte per parti, furono condotte poi a poco a poco ad una maggior perfezione. In ogni tempo si conobbe la proprietà della calamita di attraere il ferro; ma nessun antico, e nemmeno alcun autore anteriore al principio del secolo duodecimo, ha saputo che la calamita sospesa o galleggiante sull'acqua sopra un pezzo di sughero, volge sempre uno de' suoi lati e sempre il medesimo verso il Nord. Quello che fece la prima volta questa scoperta non progredì, si arrestò, e non ha compreso l'importanza nè l'uso di questa scoperta ammirabile. I curiosi ripetendo l' esperienza, collocarono un ago calamitato sopra due fili di paglia posti sull'acqua, e rimarcarono che l' ago volgeva costantemente la medesima punta verso il Nord. Erano questi sulla strada della grande scoperta, ma non erano pervenuti sino alla bussola. Il primo uso che si fece di questa scoperta fu d' imporre ai semplici con delle apparenze di magia, facendo alcuni giuochi di fisica, sorprendenti per quelli che non ne avevano la chiave. Uomini più svegliati applicarono finalmente questa scoperta ai bisogni della navigazione. Ben tosto, in vece di stendere gli aghi, come si faceva da prima, sopra delle paglie o del sughero, sull'acqua, la quale per il moto della nave si agitava soverchiamente, un artefice intelligente s' immaginò di sospendere sopra un pernu o sopra una punta immobile, il punto di mezzo di un ago calamitato, affinchè, movendosi liberamente, seguisse la tendenza che lo animava verso il polo. Finalmente un altro nel secolo decimoquarto concepì il disegno di caricare di quest' ago un cerchio di cartone leggerissimo, nel quale aveva segnati i quattro punti cardinali, accompagnati dalle principali figure dei venti, dividendo tutto il cerchio ne' trecento sessanta gradi dell' orizzonte.

Questo cerchio bilicato sopra un perno in una scatola bilicata anch' essa, come la lampana della chiesola, corrispose perfettamente alle speranze dell' inventore.

La bussola è composta di un ago della figura di rombo, molto allungato, d' ordinario fatto di una lamina d' acciajo temperato e calamitato. Quest' ago è fermato sopra un cerchio di cartone o di talco, chiamato *rosa della bussola*, diviso in trentadue arie di venti, e ne' trecento sessanta gradi dell' orizzonte, che servono a misurare gli angoli e i moti della bussola. La punta dell' ago che si volge al Nord corrisponde al punto del cerchio di cartone nel quale è delineato il fior di giglio.

Il centro della rosa, aperto nel cartone, è ricoperto da un piccolo cono o cappelletto concavo di rame, o d' altra materia dura, come d' agata, bene saldato sul cartone, il quale si sovrappone ad un perno acuto e polito, intorno a cui può muoversi liberamente. Si sospende tutto questo apparecchio per mezzo di due anelli o cerchj concentrici, ciascuno mobile sopra due perni posti all' estremità de' due diametri, le cui direzioni si tagliano ad angoli retti, affinchè la bussola possa sempre conservare la sua situazione orizzontale, qualunque sieno i movimenti della nave; finalmente tutto si chiude in una scatola quadrata o rotonda, coperta di un vetro, e si colloca sul davanti della ruota del timone, sotto gli occhi del timoniero, in un armadio quadrato, nel quale non debb' esservi alcun ferramento, che i marinaj chiamano *chiesola*, *abitacolo* (HABITACLE. *Bittacle*).

Siccome la rosa della bussola è mobile, così il timoniero ha attenzione di governare

in modo che la punta della rosa, che indica il rombo o l'aria di vento della rotta attuale della nave, sia diretta parallelamente alla chiglia, ciò che è indicato bastantemente dalla posizione della scatola della bussola, la quale è situata parallelamente alle pareti della chiesola. Finalmente perchè non resti verun equivoco, si accostuma marcare nella scatola con una linea nera verticale la direzione della prua.

Il capitano della nave e gli ufficiali per l'ordinario hanno una bussola differentemente costruita, e sospesa al cielo della loro stanza, per sapere ad ogni ora, anche quando non sono sopra il ponte, dove la nave ha la prua. Nella bussola così costruita, e nella quale si guarda da sotto in su, conviene che nella rosa l'Est sia alla sinistra del Nord, e l'Ovest alla destra; in una parola, che tutti i punti siano in una situazione inversa alla vista dell' osservatore. Questa specie di bussola si chiama *Bussola rovescia* (Compas renversé. *Hanging-compass*).

La maniera di servirsi della bussola per dirigere la rotta della nave è la seguente: Si riconosce sulla carta marina per qual rombo di vento la nave dee far rotta per andare al luogo proposto; e si gira il timone sino a tanto che il rombo determinato sia dirimpetto alla linea nera marcata nella scatola e la nave messa alla vela è sulla vera sua rotta. Per esempio se si parte dall' isola d' Ouessant, a ponente di Brest, e si voglia andare al Capo Finisterre in Gallizia, si comincia dal rintracciare, in una carta marina, quale sia la direzione della rotta, e si trova che debb' essere al Sud Ovest, quarto di Sud. Girando perciò il timone sino a che il rombo di S. O. ¼ S. corrisponda esattamente alla linea nera marcata nella scatola della bussola, la nave si troverà nella sua vera rotta.

Tale è l' uso principale della bussola: ve ne sono molti altri, come per determinare le latitudini, per riconoscere i punti dell' orizzonte, dove gli astri si levano o tramontano, cioè, per determinare le amplitudini orientali e occidentali.

L' ago magnetico non si dirige esattamente al Nord, ma se ne allontana verso l'Est o l'Ovest. La misura di questo allontanamento, che chiamasi la declinazione o variazione magnetica, è varia ne' differenti luoghi della terra, e negli stessi luoghi in tempi diversi. Quindi i marini sono obbligati a correggere continuamente le osservazioni che fanno col mezzo della bussola. Veggansi gli articoli *Declinazione*, *Variazione*.

BUSSOLA, s. f. Parclose. *Limber-boards*. Una o due tavole o veringole vicine e a contatto del paramezzale dall' una e dall' altra parte di esso, che si lasciano mobili e da potersi levare, quando si vuol nettare il canale delle bisce.

BUTTAFUOCO, s. m. Boute-feu. *Linstock*. Bastone di legno con buchi da un capo, ne' quali si tiene la miccia accesa per dar fuoco a' cannoni, e con punta di ferro nell' altra estremità per piantarlo sulla coverta o alla banda vicino al cannone durante il combattimento, o quando se ne accosta il momento. Si chiama anche *micciera* (Baton a mèche).

BUTTAFUORI, s. m. comp. Boute-hors. *Fire-booms, and other booms*. Ogni asta o pertica di abete che si fa sporgere dal bordo per qualsivoglia oggetto.

*Buttafuori delle bonnette*. Ved. *Bastoni di coltellacci*. Boute-hors des bonnettes. *The studding-sail booms*. Sono lunghi e rotondi pezzi di legno o alberetti che si aggiungono all' estremità de' pennoni di maestra e di trinchetto, facendo che posino sopra di essi, e tenendoli al loro posto mediante anelli o cerchj di ferro che gli abbracciano insieme con i pennoni, ai quali sono fermati, e chiamansi *anelli* o *cerchj de' buttafuori*. Quando si vuol far servire le bonnette o coltellacci, si spinge all' infuori l' estremo interiore del buttafuori, e si fa scorrere nel cerchio, sicchè sporga dal pennone per attaccare la bugna superiore della bonoetta alla puleggia che trovasi all' estremità esteriore del buttafuori.

*Buttafuori. Forcone*. Arcboutant. *A boom*. In generale è una pertica o alberetto che ha il suo piede appoggiato ad un punto fermo, e sporge coll' altra sua estremità per sostenere in distanza qualche oggetto, come una vela.

*I grandi buttafuori* o *buttafuori della vela maestra*. Les grands arcboutans ou les boute-hors de grande voile. *Main-sail-booms* or *booms to extend the bottom of the main-sail, in square rigged vessels*. Sono destinati a spingere verso il davanti della nave la bugna dell' orza della vela di maestra, e di quella di trinchetto, quando si va alla bolina. Per l'ordinario sono guerniti di un gancio all' estremità inferiore, che

si afferra ad un occhietto fermato sul davanti delle parasartchio di maestra : l'altra estremità fa forza sulla bugna della vela, affinchè possa ricever meglio il vento.

*Buttafuori di trinchetto.* ARCBOUTANS DE MISAINE, BOUTE-HORS DE MISAINE. *FORE-SAIL-BOOMS, IN SQUARE RIGGED VESSELS.* Questi buttafuori sono simili a quelli di maestra, e per lo stesso uso nella vela di trinchetto, ma non sono più in pratica.

*Buttafuori delle bonnette o basteni di coltellacci.* LES ARCBOUTANS DES BONETTES. *STUDDING-SAIL BOOMS.* Sono piccoli pennoni che sporgono fuori della nave. Sono fermati con una estremità al bordo della nave, mediante un gancio di ferro che entra in un occhietto : l'altra estremità respinge e tiene fuori della nave le bugne basse della bonnetta di maestra e di trinchetto. Ciascun buttafuori di bonnetta è ritenuto da due corde, annesse alla sua estremità esteriore, una delle quali è diretta al davanti, l'altra all' indietro. Vi sono de' buttafuori alle gabbie per ispingere a sopravvento, e allontanare i paterassi, per dar loro maggiore larghezza di base, e con ciò procurare maggior sostegno agli alberi di gabbia, quando si ha un vento forte di fianco.

BUTTARE, v. a. *Gettare. Passare. Trasportare.*

*Buttare, passare la manovella del timone a sopravvento, a sottovento.* POUSSER LA BARRE DU GOUVERNAIL AU VENT ou SOUS LE VENT. *TO PUT THE HELM A WEATHER or A-LEE.*

*Buttare un passeggiere.* Ven. Trasportarlo da un luogo ad un altro per barca.

*Buttar vento*, quando comincia o quando continua a spirare il vento.

*Buttare in acqua*, gettare in acqua.

## C

CABOTTAGGIO, s. m. CABOTAGE. *THE ART OF COASTING: ALSO THE COASTING-TRADE.* Navigazione che si fa lungo le coste del mare da capo a capo, da porto a porto. Si distingue d'ordinario il cabottaggio grande dal piccolo. Il piccolo cabottaggio è la navigazione di commercio che si fa da un porto all'altro con piccoli bastimenti, senza uscire dal medesimo stato, o almeno senza allontanarsene molto. Così in Francia chiamansi di piccolo cabottaggio i viaggi che si fanno ne' porti dell' Oceano da Bajona a Dunkerke, e ne' porti del Mediterraneo da Monaco sino a Capo de Creuz.

Il cabottaggio grande ha una significazione più vaga e più estesa. In Francia diconsi di cabottaggio grande i viaggi che si fanno nell' Oceano senza allontanarsi dalle coste di Francia, d'Olanda, d'Inghilterra ecc., e dallo stretto di Gibilterra sino a quello del Sund; o nel Mediterraneo, quelli per cui non sia necessario di passare lo stretto; o, per meglio dire, devonsi riputare come di gran cabottaggio tutti i viaggi che passano i confini del piccolo cabottaggio, senza essere viaggi di lungo corso.

CACCARO, s. m. *Belvedere.* LA PERRUCHE. *THE MIZEN-TOP-GALLANT SAIL.* V. *Vela.*

CACCIA, s. f. CHASSE. *CHASING OF CHACE.*

*Prender caccia. Pigliar caccie.* PRENDRE CHASSE. *TO SHEER OFF, TO STAND AWAY FROM, TO FLY FROM.* Dicesi d'una nave la quale, imbattutasi in altra nave superiore, spiega tutte le vele, e fugge quanto può per sottrarsi alla pugna.

*Dare la caccia.* DONNER CHASSE. *TO CHACE A SHIP OR GIVE CHACE.* Inseguire i nemici e correre dietro una nave per combatterla e prenderla se è nemica, o per riconoscerla.

CACCIATO. *Nave cacciata; cui si da la caccia.* VAISSEAU CHASSÉ. *A CHACE OF CHACED SHIP.*

CACCIATORI *di poppa.* CANONS DE RETRAITE. *STERN-CHASES.* Sono cannoni situati a poppa, i quali servono quando la nave batte la sua ritirata. Nelle navi di linea se ne dispongono due per ciascuna batteria, i quali si prendono da quella dei bordi, quando se ne ha bisogno.

CACCIACAVALLO, s. m. CLEF DU TON DES MATS DE HUNE ET DE PERROQUET. *FID OF MAST-FID.* Lungo e grosso perno di ferro o chiavarda quadra, che passa per un buco fatto nel piede o rabazza di un albero di gabbia o di pappafico per mantenerlo fermo al suo luogo. Questo perno si appoggia alle costiere per gli alberi di gabbia, e ai traversi del parrucchetto per gli alberi di pappafico (Fig. 126).

CACCIATUORE (Nap.), s. f. pl. *Segature.* SCIURE DE BOIS. *SAWED WOOD.* Chiamansi quegli avanzi che si fanno ne' pezzi di qualsisia figura, quando si riducono in forma di serra.

CADERE (v. n.) *sottovento. Cadere alla roncia. Derivare.* TOMBER SOUS LE VENT. *TO FALL OFF OF TO DRIVE TO LEEWARD.* Il bastimento cade sottovento quando non si mantiene nella rotta destinata, e in vece declina poggiando.

*Cadere nel mare.* TOMBER A LA MER. *TO FALL OVER BOARD.*

CADETTO *di marina*, s. m. CADET DE LA MARINE. *A SEA-CADET*. Il primo grado d'ufficiale di marina.

CADUTA, s. f. CHUTE.

*Caduta di una vela.* Ven. *Tombada della vela.* CHUTE D'UNE VOILE. *DEPTH OR DROP OF A SAIL, WHEN SPOKEN OF THE PRINCIPAL SQUARE-SAILS.* È l'altezza perpendicolare di una vela quadra, misurata dalla metà del suo lato superiore inferito al pennone alla metà dell'inferiore. La caduta delle vele di straglio e de' flocchi che non hanno pennone e sono triangolari, si misura dall'angolo superiore sino alla bugna bassa.

Es. *La gran gabbia ha sessanta piedi di caduta.* LE GRAND HUNIER A SOIXANTE PIEDS DE CHUTE. *THE MAIN TOP-SAIL DROPS SIXTY FEET.*

*Caduta delle correnti.* CHUTE DES COURANS. *THE SETTING OF THE TIDES OR CURRENTS.* L'espressione francesa e italiana sarebbe impropria se s'intendesse d'indicara la diresione delle correnti, come al contrario è propria per indicarne la velocità.

CAGUE, s. f. CAGUE. *A KIND OF DUTCH SLOOP.* Piccolo bastimento olandese, che serve per trasporti, pel cabottaggio, e sopra tutto per navigare ne' canali e nelle acque interiori di quel paese. Porta un albero inclinato verso prua, con una vela a tarchia. V. *Auriche.* Davanti vi è un solo flocco murato sulla ruota di prua, senza bastone.

Questi bastimenti hanno delle ale di deriva, una covarta, e all'indietro una piccola camera, il coperto dalla quale si alza a tre piedi sopra il ponte, e lascia tra questo e la ruota di poppa uno spazio pel timoniere ( Fig. 97 ).

Proporzioni generali di una *Cague.*

| | Piedi. | Poll. |
|---|---|---|
| Lunghezza dalla ruota di prua a quella di poppa | 42. | — |
| Larghezza dall'infuori all'infuori | 12. | — |
| Puntale | 3. | 9 |
| Altezza della ruota di prua | 8. | — |
| Slancio dalla ruota di prua | 5. | — |
| Altezza della ruota di poppa | 6. | 10 |
| Inclinazione della ruota di poppa | 2. | 9 |
| Lunghezza dell'albero | 40. | — |
| Lunghezza della livarda | 41. | — |
| Larghezza del timone abbasso | 4. | — |
| Larghezza del timone in alto | 2. | 3 |
| Lunghezza della manovella del timone | 7. | — |

CAICCO, s. m. Ven. *Caichio.* CAIC. CAIQUE. *THE LONG BOAT OR PINNACE OF A GALLEY.* Piccola barca di servizio d'una galea pel trasporto d'uomini, provvigioni, acqua ecc. dalla terra a bordo, o da bordo a terra, come anche per portare a luogo e per salpare l'ancora. Propriamente *caicco* è termine di galera per indicare la barca sopraddetta; ma anche nel servizio delle navi si dà questo nome alla loro barca messana. Si dà ancora il nome di CAIQUE alle *lance cannoniere* che portano uo grosso cannone a prua, robuste di legname e che pescano poco.

CALA, s. f. CALANQUE. *A COVE OR A SMALL HARBOUR BEHIND A HILL OR RISING GROUND ON THE SEA COAST, FIT ONLY FOR SMALL VESSELS OR BOATS.* Seno di mare dentro terra, ove può trattenersi alcun tempo qualche piccolo naviglio, e mettersi al coperto della burrasca. V. *Calanca.*

*Cala.* CALE. *THE HOLD OF A SHIP.* La stiva del bastimento: la denominazione di cala è meno propria in italiano.

*Cala.* CALE. *DUCKING BY WAY OF PUNITION.* È una specie di castigo per i marinaj che hanno commesso qualche delitto. Si distingua la *cala ordinaria* o *secca* dalla *cala grande.*

*La cala ordinaria o secca* ( CALE ORDINAIRE. *DUCKING*) si dà in questo modo: si solleva il paziente seduto sopra una manovella o sbarra di legno, con una corda che passa per un bozzello attaccato all'estremità del pennone di maestra: di là egli si lascia cadere in mare, mollando in bando la corda: indi si solleva di nuovo a si lascia cadere, e ciò per tante volte, quante ne porta la sentenza. O pure la corda è tenuta più corta, e il paziente cadendo non arriva sino all'acqua. Il castigo in questo modo è più grave, essendo una specie di strappata.

*Gran cala.* GRANDE CALE. *KEEL HAULING.* Si fa cadere il paziente, come nel primo modo sino all'acqua, indi si fa passare per mezzo di una fune sotto la chiglia del bastimento e si ritira dal bordo opposto. Maniera crudele di castigo, la quale in Francia non è in uso.

CALAFAO o *calafata*, s. m. CALFAT. *A CAULKER.* Colui che calafata o ristoppa le navi. Maestro di calafatare. Garzone di calafato.

CALAFATARE o *calafatare*, v. a. CALFATER. *TO CAULK.* Ristoppare i navigli, cacciando stoppa a forza di maglio ne' commenti o in qualunque parte potesse penetrar l'acqua.

CALAFATATO, *ta*, add. CALFATÉ. *CAULKED.* Da calafatare. *Ristoppato.*

*Maglio da calafato.* MAILLET DE CALFAT. *CAULKING-MALLET OR BUILDS-MALLET.* Strumento che serve ai calafati nel ristoppare i bastimenti ( Fig. 152 x ).

*Ferro da calafato*. FER A CALFAT. *A caulking-iron*.

*Calafatare i commenti*. CALFATER LES COUTURES. *To caulk the seams*.

In agni nave da guerra vi è un maestro calafato, il quale ha sotto di sè un secondo ed alcuni ajutanti, secondo il rango della nave. Le sue funzioni sono di esaminare se i commenti o intervalli tra le tavole del fasciame siano bene calafatati, se manchino caviglie o chiodi, se le trombe siano in buono stato: egli dee visitare gli ombrinali per lo scolo delle acque, le cubie e tutte le parti guernite di piombo; vedere se i portelli sono bene guerniti di rascia e di sevo, se la nave faccia acqua per qualche commento o per qualche buco di chiodo, e rimediare ai difetti che osserva in tutte queste parti. In caso di combattimento dee tenersi, con i suoi ajutanti, nella galleria o corritojo che si fa all'intorno della nave, a livello della linea d'acqua, con de' tappi di legno di diversa grossezza, do' gomitoli di stoppa, del sevo e delle lastre di piombo di diversa grandezza per otturare i buchi che potessero fare le palle nemiche nel corpo della nave: e dee tuffarsi in mare, quando è necessario di turare per di fuori qualche falla o via d'acqua.

In ogni porto o dipartimento di marina vi è un maestro calafato ( MAITRE CALFAT. *Master caulker*) incaricato di vegliare sulle trombe de' bastimenti, sul calafataggio, e sopra ogni oggetto dell'arte sua.

CALAMITA, s. f. AIMANT. *Loadstone*. Minerale ferrigno che ha la proprietà di tirare a sè il ferro, e quando sia libero o sospeso ad un filo, o galleggiante sull'acqua sostenuto da un pezzo di legno o di sughero, si volge con una determinata sua faccia verso il polo di tramontana, e coll'opposta faccia al polo australe, con qualche declinazione però dai veri punti dei due poli. V. *Declinazione*.

*Calamita* dicesi anche l'ago della bussola, perchè ne ha acquistato le proprietà.

*Calamita artifiziale*. AIMANT ARTIFICIEL. *Artificial magnet*. La calamita non ha solamente le proprietà di tirare il ferro e di volgersi al polo, ma ancora di comunicare le sue stesse proprietà all'acciajo ridotto in verghe o conformato a foggia di ferro di cavallo o altra figura: è temperato a rosso di ciriegia. Basta portare lentamente i poli di una calamita armata sopra e a contatto delle verghe d'acciajo, sempre nella stessa direzione, e le verghe acquistano o conservano tutte le proprietà della calamita.

*Calamita armato*. AIMANT ARMÉ. *Armed magnet*. Esplorate le facce dove sono i poli della calamita settentrionale e australe, e ridotte a superficie regolari, si applica a ciascheduna una lastra di ferro molle che termina in un piccolo cubo dello stesso ferro. Queste due lastre si fermano sulla calamita, avvolgendola con un filo che non sia di ferro. Per questo modo la calamita si dica armata, e la sua forza resta raccolta, più efficace e determinata ai due cubi, ai quali si suol accostare un pezzo, parimente di ferro molle, che si chiama il contatto.

CALANCA, s. f. CALANQUE. *A cove or a small harbour behind a hill or raising ground, on the sea coast, fit only for small vessels or boats*. Piccolo ricovero o seno, luogo una costa di mare, nel quale possono entrare de' piccoli bastimenti, o mettersi al coperto da' cattivi tempi.

CALARE, v. a. AMENER. *To lower or strike any thing*. Mandar giù da alto in bassa, abbassare per mezzo di una fune un qualche oggetto, e più comunemente dicesi delle vele, bandiere e simili. V. *Ammainare*.

*Calare un vascello*. ABATTRE UN VAISSEAU EN CARÈNE. *To heave a ship down or to careen a ship*. Mettarlo alla banda per carenarlo o per lavorare nell'opera viva.

CALA REMO. *Avanti!* AVANT! *Pull away*. È un comando che si dà ai rematori affinchè prendano la voga.

CALASTRELLO, s. m. L'ENTRETOISE. *The transom of a gun-carriage*. Quel pezzo di legno che tiene uniti gli assoni o fiasche delle carrette da cannone (Fig. 30, 31, 32).

CALATA, s. f. *Traccheggia*. L'ondeggiare della nave in panna.

*Calata*. CALE D'UN QUAI, D'UN MAGASIN. *Slip of a key or wharf or a store-house, or mast-house*. Un pendio di terreno praticato per arrivare all'acqua ed agevolar l'imbarco e lo sbarco delle mercanzie e delle persone. V. *Scalo*.

*Calata*. Ven. Banco di nubi all'orizzonte.

CALCAGNO, s. m. *Calcagno della chiglia*. TALON DE LA QUILLE. *Heel, the after part of the keel*. È l'estremità posteriore della chiglia, sulla quale la ruota di poppa è assicurata a incastro ed a maschio, e che termina obbliquamente o ad angolo acuto abbasso.

*Dare un colpo di calcagno.* DONNER UN COUP DE TALON. *To strike or to touch the ground.* E il battere il fondo coll' estremità posteriore della chiglia, la quale tocca quando v'è poca acqua, e che non basti a farla galleggiare. La nave tocca sempre prima d' ogni altra parte col tallone, per la differenza del pescare che è sempre maggiore a poppa.

CALCAGNOLO, s. m. *Calcagnuolo.* BRION. *The fore-foot, placed at the extremity of the keel forward.* È un pezzo di legno in parte retto e in parte curvo, che termina la chiglia verso il davanti della nave, e dove comincia la ruota di prua. Il calcagnolo è unito ed impernato con la chiglia e con la ruota, con delle immorsature, ed incalmi simili a quelli de' pezzi ond' è composta la chiglia e la ruota (Fig. 80 *c, b*). Si lascia al calcagnolo un aumento di larghezza al di fuori, nella sua parte curva, per farvi un incastro atto a ricevere il piede della *gorgiera* o *taglíamare.*

CALCATORE, s. m. *Stivadore.* Ven. *Battiballe. Refullo.* REFOULOIR. *The rammer.* Istromento di cannoniere, formato di un'asta lunga di legno che da un capo ha una grossa capocchia, con la quale si calcano la polvere ed il boccone nel caricare il cannone.

*Calcatori o manico di corda.* REFOULOIRS A HAMPE DE CORDE. *Rope-rammers.* Il manico di questi è fatto d' una grossa corda ben catramata e rigida, e non pertanto abbastanza elastica per potersi incurvare, e dare con ciò il modo ai cannonieri di caricare i cannoni dentro della nave, e fuori della vista e della portata della moschetteria nemica. Questo è in uso appresso gl' Inglesi. La fig. 339 rappresenta un calcatore *m*, una lanata o spazzatojo *k*, sulla stessa asta come si suol praticare.

CALCESE, s. m. CALCET. *The head of the masts in the gallies and other latine vessels.* La testata degli alberi delle galee o d' altri bastimenti a vele latine. Questa è di forma quadra, e contiene le puleggie o raggi destinati al moto delle corde che servono a manovrare le antenne e a sollevare dei pesi. Quindi si dice *alberatura* o *matadura a calcese* ( MATURE A CALCET ), per esprimere le alberature analoghe a quella delle galee; e la differenza degli alberi a calcese dagli alberi delle navi è che quelli sono grossi e corti, portano soltanto una grande antenna molto più lunga dell'albero, e non hanno gabbie.

I bastimenti con alberi a calcese sono le galee, le barche, gli sambecchi, i pinchi, le tartane, le filuche, i battelli di Provenza ecc., tutti bastimenti del Mediterraneo.

CALCIO, s. m. HAMPE. TALON. *The staff of a pike.* Piede d' asta, di lancia, d' archibuso, d' albero di nave e simili.

*Calcio d' archibuso.* CROSSE. *The but end of a musket.*

CALETTA, s. f. CALANCA. Diminutivo di cala. Piccol seno di mare.

CALETTARE, v. a. ASSEMBLER. ASSEMBLAGE. EMPATURE. *Rabbeting, scarfing, scoring, tenanting.* Commettere il legname a dente, o altrimente, sicchè tutti i pezzi che, separati, sono fuor di squadra; riuniti insieme, tornin bene e sieno al pari. Ven. *Immorsare o dente, a limbello, a coda di rondine, a incastro.*

CALETTATURA, s. f. EMPATURE. *Scarfing.* Quella commettitura che si fa con uno o più denti a squadra o fuor di squadra, internati nella femmina che li riceve. Calettatura a dente in terzo (Fig. 317), a coda di rondine, a ngoatura, a bastone e sguscio, a nocella e sguscio, nascosta.

CALIBRARE (v. a.) *un cannone.* CALIBRER UN CANON, FAIRE DE CALIBRE. *To dispart a piece of cannon.* Misurare il calibro di un cannone, di un mortajo ecc.

CALIBRATOJO, s. m. PASSE-BOULET. *Ball-calliper.* Istromento di rame o di legno nel quale è fatto un foro rotondo per riscontrare la grossezza delle palle, onde siano proporzionate all' anima de' cannoni. V. *Compasso.*

CALIBRO, s. m. CALIBRE. *Bore of a cannon.* Il vano dell' apertura della canna di tutte le arme da fuoco; onde si dice *cannone di grosso calibro, di piccolo calibro.*

CALIORNA, s. f. CALIORNE. *A winding-tackle.* È un meccanismo composto di due grossi bozzelli o taglie a tre raggi, e di una corda che, fermata con una estremità allo stroppo di una di dette taglie, passa e si orduce con tutti gli altri raggi, e serve a tirare o sollevare de' grossi pesi (Fig. 101).

Nelle navi da guerra francesi vi sono due caliorne all' albero di maestra, e altre due all' albero di trinchetto. La taglia superiore è incocciata ad un penzolo, incappellato con uno stroppo alla testata dell' albero: la taglia inferiore ha un gancio di ferro a cui si attacca il peso che si vuol sollevare. L' uso principale delle caliorne è per imbarcare e sbarcare la scialuppa o il

canotto: la caliorna dell' albero di maestra afferra la scialuppa per la sua parte posteriore, e quella di trinchetto per l' anteriore. Quando le caliorne non sono in servizio, si dispongono lungo le sartie a babordo e a tribordo, aggrappando col gancio della taglia inferiore un occhio di ferro che è piantato per quest' oggetto al mezzo delle parasarchie.

*Caliorna dell' albero di maestra.* CALIORNE DU GRAND MAT. *MAIN-WINDING-TACKLE.*

*Caliorna di trinchetto.* CALIORNE DE MISAINE. *FORE-WINDING-TACKLE.*

*Taglie da caliorna.* POULIES DE CALIORNE. *WINDING-TACKLE-BLOCK.*

*Tirante o vetta di caliorna.* GARANT DE CALIORNE. *TALL OF WINDING-TACKLE.*

*Drizza e caliorna.* DRISSE A CALIORNE. *HALIARD OF THE WINDING-TACKLE.*

CALMA (s. f.) *di mare.* MER CALME. *A CALM SEA OF SMOOTH SEA.* Il mare placido, quando la sua superficie comparisce affatto piana.

*Calma perfetta, calma morta.* CALME PLAT. *A FLAT CALM OR DEAD CALM.* È una cessazione intera di vento, sicchè non si sente il menomo soffio da veruna parte.

Le calme o bonacce sono frequentissime ne' mari della zona torrida, e quando abbiano durato per alquanti giorni, la superficie del mare è piana e tersa come quella d' uno specchio. Una lunga calma è più a temersi, per sentimento di molti, di quello che una burrasca, perchè espone il bastimento a mancare di tutto.

Una nave che si trova in calma, e in conseguenza non ha più governo, debbe imbrogliare le vele che aveva spiegate, per prevenire il caso che alzandosi del vento forte non incontri qualche pericolo. Se si trova in vicinanza di terra, o di qualche scoglio o secca, dee mettere le sue barche al mare e farsi rimurchiare al largo.

*Tempo calmo.* TEMPS CALME. *A CALM WEATHER OR SMOOTH SEA.* Il tempo è in calma, quando non ispira vento. Bisogna osservare nell' Oceano che quando il tempo è in calma, non lo è sempre il mare, poichè l' ondeggiamento sussiste più giorni dopo che è cessato il vento. Al contrario, nel Meditarraneo e ne' mari di estensione limitata il mare si appiana poche ore dopo che è cessato il vento.

*Calmare, farsi calma.* ACCALMIR. *TO LULL.*

CALUMARE, v. a. *Calomare.* FILER EN DOUCEUR, MOLIIR OU LARGIR PEU A PEU UN CORDAGE. *TO EASE OFF OR EASE AWAY.* Mollare, allentare ed anche far correre, tirare da un luogo all' altro un cavo, una rete, una barca, a poco a poco, e non rapidamente. Si dice *calomarsi* e *calarsi* quando il bastimento si fa scoedere lentamente da un luogo ad un altro.

CAMBIARE, v. a. *Cambiare le vele.* CHANGER LES VOILES. *TO SIFT OR CHANGE THE SAILS.* È mettere sopra vento quel lato della vela che era per l' avanti sotto vento.

*Cambiare la mezzana.* CHANGER L' ARTIMON. *TO SIFT THE MIZEN.* È far passare la vela di mezzana da un bordo all' altro portando la parte bassa del suo pennone da destra a sinistra, o da sinistra a destra per mezzo delle orze.

*Cambiare le vele maestra d' un brigantino.* CHANGER LA GRANDE VOILE D'UN BRIGANTIN. *TO GYBE.*

*Cambiare la manovella del timone.* CHANGER LA BARRE. *TO SHIFT THE HELM.* Mettere la manovella dalla parte opposta a quella dove era da prima.

*Cambiare il viradore.* CHANGER LA TOURNEVIRE. *TO SHIFT THE VOYAL.* È disporlo al lato opposto della nave, per levare una seconda ancora o un' ancora d' afforco data a fondo da quel lato, dopo che si è levata la prima.

*Il vento si cambia.* LE VENT CHANGE. *THE WIND SHIFTS.*

*Cambio o ritorno della marèa.* CHANGEMENT OU RETOUR DE LA MARÉE. *CHANGE OF THE TIDE.*

CAMBIO (s. m.) *marittimo.* BOMERIE. *BOTTOMRY.* Specie di cambio e di contratto che si fa col dar danari a frutto, pagabili al ritorno del viaggio.

CAMERA, s. f. CHAMBRE. *A CABBIN.* Luogo destinato all' alloggio degli ufficiali della nave, che d' ordinario si forma verso la parte posteriore della nave, e sopra i ponti.

*Camera di poppa.* CHAMBRE DE POUPE. *THE AFTER MOST CABBIN.* È l' alloggio principale destinato al capitano.

*Camera del consiglio.* CHAMBRE DU CONSEIL. *COACH OR CABBIN OF THE QUARTER-DECK. ROUND HOUSE IN THE LARGE EAST-INDIA-MEN.* È una stanza sotto il casseretto alla parte posteriore del cassero, la più adorna e la meglio ammobigliata, perchè si destina all' alloggio del generale, quando ve ne sia uno a bordo, a tenere i consigli di marina, al ricevimento de' forestieri. Esternamente tutto all' intorno vi è una galleria che sporge all' infuori della nave.

*Camere del chirurgo.* CHAMBRE DU CHIRURGIEN. *THE SURGEON'S CABBIN.*

*Gran camera.* GRANDE CHAMBRE. *WARD-ROOM IN GREAT SHIPS, AND GREAT CABBIN, IN SMALLER VESSELS.* Si dà questo nome alla camera formata all' indietro del secondo ponte, la quale comprende tutta la larghezza della nave dall' estremità posteriore sino al parapetto che è dietro all' albero di mezzana. Ai due lati di questa gran camera si formano con della tela quattro o sei altre piccole stanze, secondo il rango della nave, per l' alloggiamento degli ufficiali. All' indietro sono aperte due porte, una a destra e l' altra a sinistra, per le quali si può entrare nelle bottiglie.

Le navi a tre ponti hanno due grandi camere, una sul secondo e l' altra sul terzo ponte; e la più alta ha una galleria come la camera del consiglio. Le fregate hanno la loro gran camera sul ponte, e la loro santa Barbara sopra il falso ponte. La gran camera è comune a tutti gli ufficiali della nave.

*Camera di una lancia.* CHAMBRE D'UN CANOT. *THE STERN-SHEETS OF A BOAT.* E la parte posteriore della lancia, che si cuopre talvolta con un tendaletto, nella quale si mettono gli ufficiali ed altri passeggieri. Vi sono a destra ed a sinistra delle casse che servono anche di sedili, ricoperte con dei tappeti di panno che chiamansi *pavesi.*

*Camera di mortaje.* CHAMBRE DE MORTIER. *THE CHAMBER OF A MORTAR.* La parte dell' anima del mortajo destinata a ricevere la carica.

Chiamansi anche *camere* o *venti* (CHAMBRES. *FLAWS, CRACKS OR HONEY-COMBS*) le concavità e difetti che trovansi talvolta nella massa del metallo de' cannoni o nella stessa anima, che li rendono soggetti a crepare quando si sparano. Ogni pezzo che abbia delle camere si dee scartare, anche senza che vi sia bisogno di farne la prova.

*Camera d' essicurazione.* CHAMBRE D'ASSURANCE. *A COURT FOR MATTERS OF INSURANCE, AN INSURANCE OFFICE.* Uffizio dove si fanno i contratti di sicurtà, dove si *recca sicurtà.*

*Camera del biscotto* o sia *de' viveri. Dispensa, pagliolo.* SOUTE AUX VIVRES. SOUTE AU PAIN. *THE BREAD-ROOM.* E situata sotto la santa Barbara.

*Camere del penese, di tutt' i capi di ricambio o di rispetto e delle vele.* FOSSE AUX LIONS. *THE FORE-COCK-PIT. THE BOAT-SWAIN STORE-ROOM.* E situata sul davanti della camera delle sartie sino alla ruota di prua.

*Camera delle sartie o delle gomene. Fossa delle gomene.* FOSSE AUX CABLES. *CABLE-TIER. THE CABLE-STAGE UNDER THE ORLOP OF A SHIP.* E situata nel fondo della nave verso prua tra la grande boccaporta e le bitte che sono all' indietro dell' albero di trinchetto.

Tutte queste così dette camere sono scompartimenti fatti con paratie sotto il primo ponte per collocarvi e custodirvi gli oggetti indicati.

CAMERINO, s. m. CABANE. CABANE DES MAITRES. *SMALL CABBINS, OVER THE POOP, FOR THE MASTER AND PILOT.* Stanzoline fatte con tramezzi d' asse nella poppa o lungo i fianchi d'una nave per uso del piluto e degli ufficiali. I camerini de' piloti e bassi ufficiali nelle navi d' alto bordo hanno sei piedi di lunghezza e circa tre piedi di larghezza, e sono poco alti, sicchè non vi è luogo che per un letto, e bisogna entrarvi incurvandosi.

*Camerino di cucina.* Certa foggia di stanzolina che è nella prua della nave.

CAMEROTTO, s. m. MOUSSE. *YOUNKER, CABINBOY.* Nome che si dà a un mosso che serve in camera, oltre il servizio che presta nella nave.

CAMICIA, s. f. CHEMISE. *Camicia insolfata.* CHEMISE SOUFFRÉE. *A CURTAIN OR PIECE OF OLD CANVAS, DIPPED IN A COMPOSITION OF OIL, PETROL, CAMPHIRE AND OTHER COMBUSTIBLE MATERIALS, TO BE NAILED ON THE PLANKS OF AN ENEMY'S SHIP, WITH AN INTENTION TO SET HER ON FIRE.* Pezzo di tela da vele, penetrato da una mistura di solfo, olio, canfora ed altre sostanze combustibili, che si procura d'affigere ad una nave nemica per appiccarvi il fuoco.

CAMMELLO, s. m. CHAMEAU. *CAMEL.* Macchina inventata in Amsterdam nel 1688, per cui mezzo si solleva un bastimento nell' acqua cinque o sei piedi, onde farlo passare sopra de' luoghi di basso fondo. Si costruiscono due puntoni lunghi, presso a poco come sono lunghe le navi cui debbono servire: uno de' loro fianchi è diritto, e l' altro è esternamente concavo, a un dipresso come il fianco della nave è convesso. Se ne dispone uno per parte ai due fianchi della nave da sollevare. Vi sono in ciascun puntone de' buchi per farvi entrare l' acqua del mare, de' tappi o valvole per otturare questi buchi, e delle trombe per estraere l' acqua che si fece entrare. Si dispongono i due puntoni, col loro fianco

concavo, vicini ai due fianchi del bastimento, e si fanno discendere, introducendovi dell' acqua, sino al segno che corrisponda al pescare della nave, la quale tra i due puntoni o cammelli posa sopra dodici gomone che passano sotto di essa dall' uno all' altro dei detti puntoni, fermate sopra uno de' cammelli che si tesano con degli argani posti sull' altro cammello.

Altre forti legature di corde uniscono tra di loro i cammelli: tutto si serra perfettamente alando coll' argano su i cordami, e formando di tutto come una sola massa.

Le dodici gomone passano per tubi o pozzi calafatati che non hanno veruna comunicazione col vôto della stiva de' puntoni.

La nave disposta sopra i due cammelli o puntoni si tiene ritta con dodici contrafforti da ambedue i lati, ciascuno de' quali è tenuto e rinforzato con due puntelli laterali.

Non altro rimane allora che di esaurire l' acqua contenuta nelle capacità dei puntoni, e che servì a farli discendere nell'acqua. Turati i buchi per i quali l' acqua è entrata, si fanno lavorare dodici trombe stabilite sopra ciascun puntone. A misura che si fa questa operazione i puntoni si sollevano, e con essi si solleva la nave. Non vi sono che tredici piedi di acqua sullo scanno di Pampus ad Amsterdam, e non pertanto una nave che pesca diciotto piedi, passa sempre e va in porto coll' ajuto di questa macchina. I Russi hanno di queste macchine a S. Petersbourg per condurre a Cronstadt le navi che costruiscono nell'arsenale di quella capitale, e che per uscire debbono superare lo scanno della Neva, sul quale vi è pochissima acqua.

CAMMINARE, v. n. *Marciare*. MARCHER. *To sail swiftly. To have a fresh way thro' the water.* Il muoversi o l'andare del bastimento d' uno in altro luogo per forza di vele o di remi. Quando si dice semplicemente che il bastimento cammina, marcia, s' intende ch' egli si avanza velocemente.

*Bastimento che non cammina, che marcia male.* VAISSEAU QUI NE MARCHE PAS, QUI MARCHE MAL, QUI MARCHE COMME UNE CHARETTE OU COMME UNE BOUÉE. *A bad sailor.*

*La nave fa molto cammino.* LE VAISSEAU FAIT BEAUCOUP DE CHEMIN. *The ship has a fresh way thro' the water.*

CAMMINATORE, s. m. *Buon camminatore. Vela fina.* MARCHEUR. BON MARCHEUR. *A fine sailor.*

*Gran camminatore.* GRAND MARCHEUR. *An extraordinary fine sailor.* Si dice d' un bastimento che naviga velocemente.

CAMMINO, s. m. CHEMIN, AIRE *ou* ERRE DU VAISSEAU. *Head-way.* Quantità o misura dello spazio che percorre una nave in un tempo limitato.

*La nave fa molto cammino.* LE VAISSEAU FAIT BEAUCOUP DE CHEMIN. *The ship has fresh way thro' the water.*

*Abbiamo corso settanta leghe di cammino in ventiquattr' ore.* NOUS AVONS FAIT SOIXANTE-DIX LIEUES DE CHEMIN DANS LES VINGT-QUATRE HEURES. *We have run seventy leagues in the twenty-four hours.*

*Cammino composto di diversi rombi.* ROUTE COMPLIQUÉE. *Compound course or traverse.* Quando la rotta non si mantiene costantemente per lo stesso rombo, ma o per il cambiamento del vento o per le correnti, o per la deriva o per altre cagioni, prende direzioni diverse.

CAMPAGNA, s. f. CAMPAGNE. *A voyage at sea, a cruise at sea during a season or limited space of time, spoken particularly of vessels of war.* S' intende il tempo che dura la spedizione di una nave da guerra. Quindi si dice *una campagna di sei mesi, di nove mesi ecc.* UNE CAMPAGNE DE SIX MOIS, DE NEUF MOIS etc.

*Campagna di crociera.* CAMPAGNE DE CROISIÈRE. *A cruizing voyage.* È una campagna il cui oggetto è d' incrociare il mare continuamente in attenzione de' nemici, in tempo di guerra.

*Campagna d' evoluzioni, di esercizio.* CAMPAGNE D' ÉVOLUTIONS. *The voyage of a fleet fitted out for the purpose of exercising.*

*Campagna di rada.* CAMPAGNE DE RADE. *The time which ships of war have remained in a harbour or road-stead, when discharged without going to sea.* È quando una o più navi, che furono armate per una spedizione, ricevono un contrordine, e disarmano, senza essere uscite dalla rada o dal porto dove si è fatto l' armo.

*Campagna dell' Indie, d'America, di Levante.* CAMPAGNE DES INDES, D'AMÉRIQUE, DU LEVANT. *A voyage to the east India etc.* E un viaggio fatto in que' paraggi con una nave da guerra.

*Viveri di campagna.* VIVRES DE CAMPAGNE. *The victuals allowed the ships for their navigation.*

CAMPANA, s. f. CLOCHE. *A bell.* Serve nelle navi ad avvertire l'equipaggio per dare la muta al quarto, per le ore di mangiare, per metter giù le brande ecc.

Nelle navi da guerra vi sono due campane: la più grossa è posta al parapetto del cassero, e l'altra minore al parapetto del castello di prua.

*Potenza della campana.* POTENCE DE CLOCHE, MONTANS DE CLOCHE. *Belfry.* Il sostegno della campana.

*Campana dell' argano.* CLOCHE DU CABESTAN. *The part of a capstern, round which the rope is wound.* E quella parte dell'argano, intorno la quale si volge la fune, o che per gli ascialoni o fantinetti sovrapposti acquista una figura conica somigliante ad una campana. V. *Argano.*

*Campana di marangone.* CLOCHE DE PONGEUR. *A diver's bell.* Vaso a foggia di campana nel quale un uomo può staro per qualche tempo sotto acqua, per pescare degli effetti e visitaro il fondo del mare.

CAMPANELLA, s. f. ANNEAU ou BOUCLE. *Ring.* Dicesi di qualunque cerchio o cerchietto di ferro, che serve ad appiccarvi alcuna cosa. Le campanelle possono muoversi liberamente in un occhio in cui sono stabilite o ritenute.

CANALE, s. m. CANAL. *A channel.* Uno spazio di mare in lunghezza fra due terre.

La parola *canale* nella marina esprime per l'ordinario un'estensione più grande di quello che la parola *stretto* (DÉTROIT. *Streight*); poichè sovente chiamasi canale uno spazio o braccio di mare, le cui coste o margini opposti sono lontani tra di loro per modo che stando in mezzo non si discernono gli oggetti posti su d'essi.

*Far canale.* FAIRE CANAL. *To cross a channel.* Navigare a golfo lanciato, cioè attraversarlo a dirittura, opposto di *costeggiare.*

*Canale delle bisce.* CANAL DES ANGUILLÈRES. *Limber-hole.* Que' buchi aperti sotto i madieri, perchè l'acqua nel fondo della nave possa scorrere sino al pozzo delle trombe, e non restare stagnante tra i membri.

*Canali di piombo negli ombrinali.* DALOTS A TUYAUX DE PLOMB. *Lead scuppers.* Fodera fatta agli ombrinali con lastre di piombo.

CANAPA, s. f. CHANVRE. *Hemp.* Pianta, dai filamenti della quale si fanno le corde e le vele.

*Canapa maschia.* CHANVRE MALE. *The male hemp.* Si distinguono nella canapa la maschia che porta e matura i suoi semi, dalla femmina che porta i fiori soltanto. Dovrebbonsi nominare al contrario, cioè la prima *femmina*, o l'altra *maschio*, perchè da questa per mezzo della polvere sparsa dai fiori si feconda la prima. La canapa maschia è più minuta, e tutte le sue parti sono più delicate di quelle della canapa femmina. La canapa fina dai mercanti si chiama *garzuolo*, e la più grossa *canapone.*

CANAPO, s. m. CORDE. *A rope.* Fune grossa, così detta perchè fatta di canapa, e servo a tirar pesi o direttamente o per mezzo de' bozzelli, delle taglie, calcesi e ordigni diversi per uso delle navi. I marinaj dicono quasi sempre *cavi*, per significare le corde o funi. Ven. *Cai.*

*Canapo* si dice anche il filo a cui si riduce la canapa.

CANCELLIERE, s. m. CHANCELIER. *An officer under the consul in a foreign port, whose charge is to keep a register of all things that relate to the consulat.* Si chiama *cancelliere di Francia*, nelle scale del Levante e ne' porti forestieri dovo è stabilito un console, un ufficiale del consolato, il quale è nominato per secondare il console nelle sue funzioni, ed è incaricato, come un archivista o notajo, di tutte le carte e archivj del consolato, onde avervi ricorso in caso di bisogno.

CANDELLIERE, s. m. CHANDELIER. *All sort of stanchions or crotches fixed on the gunnel, to support any thing.* Si dà questo nome a do' pezzi di legno o di ferro piantati in piedi o verticalmente sul discolato o capo di banda, e in altro qualunquo sito del bastimento per sostenere qualche cosa. Le differenti specie di candellieri sono delineate nelle figure 113, 114.

*Candellieri di bastingaggio o d'impagliettatura o delle maestre di bastingaggio.* CHANDELIERS DE BASTINCAGE ou CHANDELIERS DE LISSES POUR BASTINCAGE. *The crotches for the netting.* I candellieri di bastingaggio *rr*, *ss* (Fig. 114), e *tt* (Fig. 113) sono stanti di ferro o di legno che si piantano sul capo di banda o della nave, intorno ai castelli e al casseretto ne' luoghi scoperti, per sostentare le reti nelle quali si pongono i bagagli o le brande de' marinaj ecc., per fare il bastingaggio, cioè un trinceramento o cammino coperto, onde in un combattimento garantire gli uomini dal fuoco della moschetteria nemica. Le due prime specie sono per il mezzo della nave, cioè per il tratto do' passavanti: l'ultima è pei castelli

e per il casseretto. Altri si piantano sullo stesso capo di banda, altri fuori del bordo assicurati con ganci di ferro.

*Candelliere della scialuppa.* CHANDELIER DE CHALOUPE. *THE CROTCHES OF A BOAT, WHICH SUSTAIN THE MAIN BOOM OF THE MAST AND SAIL, WHEN LOWERED FOR THE CONVENIENCY OF ROWING.* Sono verge di ferro rotonde, alte quattro piedi, che hanno presso a poco un pollice di diametro, che nell' alto divergono in due branche abbastanza aperte per abbracciare gli alberi e le vele dei canotti, scialuppe e batelli con i loro pennoni o sarchie, e per sostenerli quando questi alberi si ammainano. Vi sono due di questi candellieri ne' piccoli bastimenti, ne' quali all' occasione si abbattono gli alberi; uno è posto sul davanti, e l' altro all' indietro.

*Candellieri della scala fuori bordo.* CHANDELIERS DE L'ÉCHELLE HORS LE BORD. *THE STANCHIONS WHICH SUPPORT THE ENTERING ROPES, AT THE GANG-WAY.* Sono due pezzi di ferro *h h* (Fig. 113) piantati perpendicolarmente nel discolato ai due lati di ciascuna delle due scale che servono a montare sulla nave. Nell' alto di questi candellieri vi sono dei buchi ai quali s' annodano due corde che servono di ritegno o guardamano a quelli che montano per la scala. Queste corde diconsi *tienti bene* o *tientin ben.* Vi sono altresì delle scale nell' interno della nave per comunicare da un ponte all' altro, le quali hanno de' candellieri simili, come sono quelle de' passavanti per discendere al secondo ponte.

*Candelliere di petriere.* CHANDELIER DE PIERRIER. *THE IRON CROTCH OF A SWIVEL-GUN; THE WOODEN STOCK HOOPED WITH IRON THAT CONTAINS THE SOCKET WHEREIN IT RESTS AND TRAVERSES.* Sono pezzi di legno fermati contro il discolato di un bastimento, con un buco guernito di ferro, sul quale si sostengono i cannoni chiamati *petrieri* (Fig. 114 *i*).

CANDELIZZA, s. f. CANDELETTE. *THE FORE TACKLE USED FOR HOISTING UP THE ANCHOR, IN FRENCH SHIPS.* Manovra a paranco, la quale serve a sollevare l' ancora, quando nel salparla comparisce fuori d'acqua, e a collocarla nel suo posto contro il bordo. È composta di un cavo che s' incappella con una gassa o stroppo sulla testata dell' albero di trinchetto: all' altra estremità di questo cavo o penzolo è stroppata una taglia doppia, cui è incocciato il tirante del paranco che si ordisce, o passa pei raggi di un altro bozzello o taglia a due occhi, e per quelli della taglia superiore, da dove poi pende abbasso per alarvi sopra, quando si vuol farne uso.

La taglia inferiore di questo paranco è guernita di un uncino di ferro: quando l' ancora comparisce fuori d' acqua, s' incoccia questo uncino nella gassa di uno dei traversi allacciati a ciascun braccio di lei: allora, facendo forza sul tirante della candelizza, che si fa passare per un bozzello di ritorno fermato sul castello di prua, si sostenta l' ancora per la marra, e si facilita la manovra del cappone che la tiene per la sua cicala, sino al momento in cui l' ancora essendo interamente alzata, si assicura la sua marra al capo di banda, con un cavo chiamato *briglia* o *serrabozze* ( BRIDE ou SERRE-BOSSE. *SHANK-PAINTER.*), nello stesso tempo ch' ella si cappona alla grua.

*Uncino di candelizza.* CROC DE CANDELETTE. *THE HOOK OF THE FORE TACKLE.*

*Tirante o vetta di candelizza.* GARANT DE CANDELETTE. *FORE TACKLE ROPE OF FALL.*

CANNONE, s. m. CANON. *A CANNON OR A PIECE OF ORDNANCE.* Pezzo d' artiglieria che serve nelle navi pei combattimenti, pei segnali, pei saluti.

I cannoni di mare sono più corti e più rinforzati di metallo di quelli di terra, onde occupino meno luogo e siano insieme più solidi e più leggieri.

La fig. 102 rappresenta un cannone di ferro: la fig. 103 lo rappresenta tagliato per mezzo da un' estremità all' altra. La fig. 5 rappresenta un cannone inglese.

Fig. 103 *m*, *n*. *Lunghezza totale del cannone.* LONGUEUR TOTALE DE LA PIÈCE. *THE LENGTH OF THE PIECE.* *a*, *b*, *d*, *c*.

*Anima del cannone.* L'AME ou CALIBRE. *THE BORE OR CALIBER.*

La parte inferiore *d*, *e*, si chiama *il piano* dell' anima: la superiore *a*, *b*, *il cielo*: il finimento *a*, *c*, si chiama il fondo.

Fig. 5 A O, è la parallela all' asse del cannone che dimostra la lunghezza totale del pezzo.

A B. *Lunghezza del cannone.* LONGUEUR DU CANON. *THE LENGTH OF THE CANNON.*

S. *La bocca del cannone.* LA BOUCHE DU CANON. *THE MOUTH OF THE CANNON, THE MUZZLE.*

B E. *Il primo rinforzo.* LE PREMIER RENFORT. *THE FIRST REINFORCE.*

E M. *Il secondo rinforzo.* LE SECOND RENFORT. *THE SECOND REINFORCE.*

M A. *La volata*. LA VOLÉE. *THE CHACE.*
Q. *Il focone*. LA LUMIÈRE. *THE VENT.*
T B. *Il campo del focone*. LE CHAMP DE LA LUMIÈRE. *THE VENT FIELD.*
P. *Gli orecchioni* o *perni*. LES TOURILLONS. *THE TRUNNIONS.*
D A. *La gioja* o *borletto*. LE BOURRELET. *THE SWELLING OF THE MUZZLE.*
I H. *L'astragalo della bocca*. L'ASTRAGALE DE LA BOUCHE. *THE MUZZLE ASTRAGAL AND FILLETS.*
F G. *L'astragalo della cintura di volata*. L'ASTRAGALE DE LA VOLÉE. *THE CHACE ASTRAGAL AND FILLETS.*
G M. *La cintura di volata*. LA CEINTURE DE LA VOLÉE. *THE CHACE GIRDLE.*
M. *La molura del secondo rinforzo*. LA PLATEBANDE DU SECOND RENFORT. *THE SECOND REINFORCE RING AND OGEE.*
K B. *La piattabanda della culatta*. LA PLATEBANDE DE LA CULASSE. *THE BASE RING AND OGEE.*
N O. *Il bottone* o *codone*. LE BOUTON. *THE BUTTON, CASCABEL OR POMILION.*
B N. *La culatta*. LA CULASSE. *THE BREECH.*
H O. *Il collo* o *colletto*. LE COLLET. *THE NECK.*

All'articolo *Carretta di cannone* se ne dà la descrizione. Ora si dirà degli apparecchi per manovrare il cannone nelle navi.

Il movimento continuo della nave sul mare obbliga ad assicurare le carrette e i cannoni nel loro rispettivo posto, e ciò si fa per mezzo di molti cavi e bozzelli che servono insieme a far entrare i cannoni, e successivamente ad appostarli nel caso di battaglia.

Fig. 104, 105 A. *Braca di cannone*. BRAGUE DE CANON. *THE BREECHING OF A GUN*. È un grosso cavo, il quale attraversa le fiasche o guance della carretta verso il loro mezzo, ed ha annodate le sue estremità a due campanelle C, fitte con perni a occhio ai lati del portello. L'uso della braca è di ritenere il cannone nella rinculata, quando si discarica.

B B. *Paranchi*. LES PALANS. *GUN-TACKLES*. Questi afferrano col gancio del loro bozzello semplice, un occhio piantato in ciascuna delle fiasche della carretta, e l'altro bozzello a due raggi, fornito di stroppo a gassa, s'incoccia in un chiodo a gancio D, piantato ai fianchi del portello. Alando sul tirante di questo paranco, si fa avanzare la carretta contro la murata, e si fa uscire la volata del cannone dal portello, quando si vuol far fuoco o tenere il cannone in quella situazione.

P P. *Paranchi di rinculata*. LES PALANS DE RECUL. *RELIEVING TACKLES*. Si afferrano dietro alla carretta, e servono a tirare indietro il cannone, e ritenerlo quanto si giudica conveniente. Potrebbe bastare uno solo di questi paranchi, ma la pratica è di disporne due.

Per l'ordinario si tengono trincati dentro della nave i cannoni della batteria bassa, quando si naviga, e si dispongono con la volata fuori dei portelli soltanto ne' combattimenti, o per decorare la nave quando è all'ancora.

La figura 104 rappresenta il *cannone trincata indentro*. LE CANON EN SERRE. *THE GUN HOUSED IN*. Si tengono i cannoni trincati indentro, abbassandone la culatta sino a che la bocca giunga alla soglia superiore del portello, e si fanno passare i due capi della braca A, sotto la testata della sala anteriore della carretta. Si assicura la volata del cannone con una corda la quale si ferma con un capo al cannone, e coll'altro passa per una campanella triangolare F, piantata nel mezzo della soglia superiore del portello, e si avvolge intorno alla volata del pezzo. Si passa nella guscia che forma il bottone, una gassa, chiamata *stroppo di culatta*, della corda O; si afferra, col gancio del paranco H, lo stroppo che da prima servì per il paranco di rinculata, e l'altro bozzello dello stesso paranco si tiene afferrato alla campanella triangolare F: si tesa questo paranco a forza, e si fa passare il suo tirante intorno alla culatta del cannone, indi si ripassa per la campanella e intorno alla culatta, sino che si arriva all'estremità della corda, la quale si amarra fortemente, dandole alquante volte intorno all'ammasso di corde che il tirante forma sulla culatta. Si tesano poi uno dopo l'altro i due paranchi laterali della carretta, e ciò che sopravanza de' tiranti degli stessi, si avvolge con simili giri intorno alla culatta e al gancio D, e si ferma nello stesso modo rigirandolo intorno all'ammasso di corde, e fermandolo in quello.

Tesati questi tre paranchi, si prende una funicella sottile e forte, lunga venticinque braccia all'incirca, e per uno de' suoi capi si annoda ad uno de' due lati della braca, indi si porta ad abbracciare con più volte rette e incrociate l'altro lato della braca, sicchè siano questi due lati avvicinati strettamente insieme. Con la stessa cordicella si

abbracciano i due paranchi laterali della carretta, e ovvamente i due lati della braca, ripetendo i giri quanto porta la lunghezza della cordicella. Il cannone in questo modo è talmente assicurato che non può muoversi per alcun verso; e non pertanto il continuato rullio della nave e i di lei moti violenti nel mare tempestoso, obbligano ad impiegare delle altre precauzioni; cioè, si inchioda sul ponte un travicello di figura prismatica triangolare F, contro le ruote posteriori della carretta, per impedire che rinculi o faccia forza nelle corde con le quali è assicurata. Oltre ciò vi sono, tutto a luogo della nave piantate sul ponte, delle campanelle I, per le quali si passa un gherlino K, che s'inganeia agli nocini che sono ai due lati di ciascun portello, e abbraccia la parte posteriore della carretta all'ultimo suo gradino, come una seconda braca. Il gherlino si tesa con tutta la forza, e ritiene trincati tutti i cannoni della stessa batteria.

La seguente tavola dà tutte le dimensioni de' cannoni di ferro che sooo io uso per la marina, secondo il regolamento fatto nel 1786.

*Dimensioni principali de' cannoni di ferro per la marina, secondo il regolamento del 1786, espresse in metri e decimali di metro.*

| | | CALIBRO DEI PEZZI. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 36 | 24 | 18 | 12 | 8 | 6 |
| | | M. | M. | M. | M. | M. | M. |
| | Calibro de' cannoni | 0, 175 | 0, 152 | 0, 139 | 0, 121 | 0, 106 | 0, 096 |
| | Diametro delle palle | 0, 168 | 0, 147 | 0, 134 | 0, 117 | 0, 103 | 0, 093 |
| | Diametro e lunghezza degli orecchioni | 0, 179 | 0, 157 | 0, 143 | 0, 126 | 0, 110 | 0, 100 |
| | Lunghezza totale de' cannoni dalla culatta alla bocca | 2, 923 | 0, 760 | 0, 597 | 2, 435 | 2, 597 | 0, 273 |
| | Lunghezza dell'anima | 2, 724 | 2, 587 | 0, 435 | 0, 293 | 0, 473 | 2, 160 |
| | Lunghezza del bottone, compreso il codone | 0, 350 | 0, 304 | 0, 277 | 0, 242 | 0, 212 | 0, 192 |
| | Lunghezza del rinforzo, compresa la piattabanda della culatta | 1, 381 | 1, 303 | 1, 227 | 1, 150 | 1, 226 | 1, 057 |
| | Lunghezza della volata sino al mezzo della sua piattabanda | 1, 164 | 1, 098 | 1, 035 | 0, 970 | 1, 035 | 0, 904 |
| | Lunghezza del tulipano, cioè dalla rotondità del borletto dal mezzo della sua piattabanda | 0, 379 | 0. 359 | 0, 336 | 0, 315 | 0, 336 | 0, 095 |
| | Distanza della culatta dal davanti degli orecchioni | 1, 332 | 1, 227 | 1, 157 | 1, 087 | 1, 052 | 1, 013 |
| Grossezza | del metallo alla culatta e al focone | 0, 198 | 0, 174 | 0, 162 | 0, 142 | 0, 124 | 0, 113 |
| | all'estremità del rinforzo | 0, 160 | 0, 140 | 0, 131 | 0, 115 | 0, 099 | 0, 090 |
| | dal principio della volata alla fine della gola | 0, 151 | 0, 131 | 0, 124 | 0, 108 | 0, 095 | 0, 086 |
| | dietro e avanti la piattabanda della volata | 0, 147 | 0, 081 | 0, 077 | 0, 067 | 0, 059 | 0, 054 |
| | al maggior gonfiamento della gioja o borletto | 0, 092 | 0, 109 | 0, 120 | 0, 105 | 0, 092 | 0, 083 |
| | alla cintura della corona | 0, 125 | 0, 110 | 0, 103 | 0, 090 | 0, 078 | 0, 072 |
| Diametri | alla piattabanda della culatta | 0, 620 | 0, 548 | 0, 512 | 0, 451 | 0, 395 | 0, 463 |
| | alla fine della gola di questa piattabanda | 0, 578 | 0, 505 | 0, 469 | 0, 408 | 0, 356 | 0, 325 |
| | all'estremità del rinforzo | 0, 495 | 0, 432 | 0, 400 | 0, 352 | 0, 304 | 0, 077 |
| | alla fine della gola del rinforzo | 0, 477 | 0. 414 | 0, 387 | 0, 338 | 0, 295 | 0, 268 |
| | dietro e avanti la piattabanda della volata | 0, 359 | 0, 315 | 0, 292 | 0, 257 | 0, 223 | 0, 205 |
| | al maggiore gonfiamento del borletto | 0, 468 | 0, 409 | 0, 379 | 0, 333 | 0, 291 | 0, 264 |
| | del bottone a colletto contro il codone | 0, 185 | 0, 162 | 0, 149 | 0, 130 | 0, 115 | 0, 105 |
| | del collo del bottone | 0, 148 | 0, 130 | 0, 118 | 0, 106 | 0, 092 | 0, 086 |
| | Miriametri | Mir. | Mir. | Mir. | Mir. | Mir. | Mir. |
| | Peso de' cannoni | 351, 695 | 250, 047 | 206, 027 | 146, 498 | 117, 396 | 84, 769 |

*Cannoni di caccia*. CANONS DE CHASSE. *Bow-chases*. Sono cannoni i quali si dispongono direttamente sul davanti della nave, nel secondo ponte e nel castello di prua, per tirare a traverso de' portelli aperti nel parapetto di prua, contro un bastimento al quale si vuol dare la caccia.

*Cannone di corsia* nelle galee. CANON DE COURSIER. *The bow-chase of galley*.

*Cannoni di ritirata*. CANONS DE RETRAITE. *Stern-chases*. Sono quelli che si dispongono direttamente all' indietro della nave o nella santa Barbara o nella gran camera o in quella del consiglio per far fuoco sul nemico dal quale si fugge, cui si presenta la poppa. Vi sono in que' diversi piani della nave dei portelli aperti, perchè servano in tali occasioni a passarvi de' cannoni, che al caso si prendono dalle batterie de' fianchi.

*Cannone trincato indeatro*. CANON EN SERRE. *A gun housed athwart*.

*Cannone allungato contro il bordo*. CANON ALONGÉ CONTRE LE BORD. *A gun housed fore and aft*.

*Cannone di trentasei*. CANON DE TRENTE-SIX. *A thirty-six pounder*. E un cannone di questo calibro, cioè, la cui palla pesa trentasei libbre.

*Legare un uomo sopra un cannone per castigo*. AMARRER UN HOMME SUR UN CANON. *To tie a man to a gun*.

CANNONAGGIO, s. m. CANONNAGE. *Gunnery*. Arte dell' esercizio e maneggio de' cannoni, e di eseguire tutto ciò che ad essi appartiene.

CANNONATA, s. f. COUP DE CANON. *Cannonade*.

CANNONEGGIARE, v. a. CANONNER. *To cannonade*. *Tirare il cannone contro una nave, contro un forte*. CANONNER UN VAISSEAU, UN FORT. *To cannonade a ship, a fort*.

*Ufficiali marini d' artiglieria*. OFFICIERS-MARINIERS DE CANONNAGE. *The warrant officers whose employement relates to gunnery; the gunners and their mates*.

CANNONIERO, s. m. CANONNIER. *Gunner*.

*Capo cannoniero d' una nave*. MAITRE CANONNIER D'UN VAISSEAU. *The gunner of a ship of war*. E un ufficiale di marina o sottufficiale incaricato, nella nave, dell' artiglieria e di tutte le munizioni che le appartengono. Le di lui funzioni sono di far tirare, di manovrare, di aver cura de' cannoni e d' istruire i marinaj sull' esercizio del cannone. La sua stanza è alla destra, dietro alla santa Barbara, la quale parimente è sotto la custodia e governo del capo cannoniere.

Egli ha sotto i suoi ordini il capitano d' armi, il sotto capitano e molti ajutanti i quali in generale si nominano tutti ufficiali cannonieri di marina. Oltre ciò lo assistono alquanti marinaj e soldati cannonieri, ch' egli distribuisce al loro posto nei combattimenti.

*Capo cannoniera d' un porto*. MAITRE CANONNIER D'UN PORT. *Master gunner of a dock-yard*.

*Secondo cannoniero*. SECOND CANONNIER. *Gunner's mate*.

*Ajutante cannoniero*. AIDE CANONNIER. *Quarter-gunner*.

*Cannonieri serventi*. CANONNIERS SERVANS. *Soldiers of artillery or sailors whose duty is to serve the guns*.

*Allievi cannonieri*. APPRENTIFS CANONNIERS. *A company of young sailors, trained and bred up in the dock-yards to the art of gunnery*.

CANNONIERA, s. m. SABORD. *A port*. Nome che più propriamente si dà ai portelli dei cannoni nelle navi. Così la cannoniera si chiude con i *portelli* (MANTELETS DE SABORDS. *Port-lids*) e con i *contraportelli* (FAUX MANTELETS. *False port-lids*).

CANOTTO, s. m. CANOT. *A row-boat, a ship's boat, cutter or yawl*. Canotto non è propriamente voce italiana, ma si può accettare per l' uso che ne fanno le altre nazioni. In generale significa un piccolo bastimento a remi che serve nell' interno dei porti e alle rade, per comunicare da un sito all' altro, dai bastimenti alla terra ecc., per trasportare degli ufficiali e altri passeggieri. Vi sono dei canotti di differente grandezza, alcuni de' quali non servono che nell' interno de' porti; altri sono particolarmente addetti al servizio delle navi armate, e nel tempo della navigazione a servire di comunicazione in mare con le navi che s' incontrano, e a sbarcare ai porti e alle spiagge.

Così *canotto* corrisponde generalmente a quelle piccole barche che chiamiamo *schifi*, *lance*, *coppani*, *caicchi*, *battelli*, *barchette*, *scialuppe*, *passere*.

I canotti hanno da 10 a 36 piedi di lunghezza: si mettono nel tempo della navigazione, il minore nella scialuppa, e gli altri di minor dimensione uno dentro l' altro, nello spazio che resta libero sul secondo ponte o coverta delle navi, o pure sulla tolda o coverta delle fregate, tra i due castelli e i due passavanti.

I canotti essendo principalmente destinati al esser mossi co' remi, e per lo più nell' acqua tranquilla, e non portando vela che occasionalmente, hanno una costruzione particolare. Sono di madiere piatto nel mezzo e col fondo molto tagliato o stellato sul davanti e all' indietro, col davanti alquanto rilevato, sufficientemente pieno verso la linea d' acqua e senza rieotrata. Con queste proporzioni ben maneggiate risultano leggieri, pescano poco, e sono veloci al corso, potendo, al bisogno, reggere alla vela, e compoetarsi beoe nel mare agitato, levandosi agilmente sull' onde, e non imbarcando acqua per la prua.

Si distinguono nelle navi da guerra e negli altri bastimenti grandi i seguenti:

*Il canotto grande* o *barca* ( Le grand canot. *The barge of a ship* ) serve al capitano e ad altri principali ufficiali e passeggieri nelle occasioni di parata, potendo contenere un maggior numero di persone.

*Il secondo canotto* ( Le second canot. Le petit canot ), *la lancia* o *schifo* serve a trasportare gli ufficiali e passeggieri subalterni, o oelle occasioni meno importanti.

Le proporzioni d' un canotto grande o barca per una nave da 80 cannoni sono,

| | *Piedi* | *Poll* |
|---|---|---|
| Lunghezza della ruota di prua a quella di poppa | 32. | — |
| Larghezza alla costa maestra | 7. | 6 |
| Puntale nel mezzo | 3. | — |
| Slancio della ruota di prua | 2. | 8 |
| Inclinazione della ruota di poppa | 1. | — |
| Larghezza al dragante | 5. | 3 |

*Canotto degl' Indiani.* Canot des Indiens. *Canoe.* Si chiamano con questo nome, ma più propriamente con quello di *piroga*, quelle barche scavate in tronchi d' alberi, dall' industria de' popoli selvaggi di diverse lontane contrade delle Indie e dell' America, con le quali navigano a vela e a remi nei fiumi e vicino alle coste, e in mare ancora alla pesca ecc. Ve ne sono di varie dimensioni: d' ordinario sono lunghe, strette e a guisa di spola da tessitore.

CANOVACCIA *da vele. Canovaccia olona.* Toile a voile. *Duck-canvass, sail-cloth.*

CANTANETTE, s. f. pl. Cantanettes. Sono le finestrelle della camera di poppa nelle galee.

CANTARO, s. m. È una misura di peso, che a Napoli corrisponde a libb. 250, a Genova a libb. 150.

CANTIERE, s. m. *Cantiere d' una nave.* Chantier d'un vaisseau. *A warf; the stocks whereon ships are built.* E lo stabilimento che si fa sopra un terreno di dolce pendio, chiamato *scalo* (Cale. *A slip*) per la costruzione d' una nave: e generalizzando la parola, significa il suolo, lo scalo, e tutto il locale che lo circonda, sul quale i carpentieri lavorano a preparare e connettere i legnami per la costruzione di una nave o bastimento.

Il cantiere d' una nave, propriamente detto, è composto d' un numero di ceppi o tronchi di legno, che si mettono alla distanza tra di loro di cinque in sei piedi, sopra il graticolato dello scalo di costruzione, per posarvi sopra in tutta la sua lunghezza la chiglia del bastimento da costruirsi. E siccome la chiglia debb' essere posta sopra un piano inclinato all' orizzonte di circa 3 gradi per agevolare la discesa della nave al mare, quando è terminata; così il primo ceppo dalla parte del mare è di un solo pezzo, e si accresce l' altezza verticale successiva degli altri, aumentandone gradatamente il numero, e ponendone uno sopra l' altro sino a sei e sette pezzi. Questi ceppi sono di legname di rifiuto. Il primo inferiore e che posa sul suolo dello scalo è più lungo; quelli che si sovrappongono sono più corti, sicchè formano ai lati una specie di scale. Ven. *Careghe.*

Quando il bastimento è terminato e si vuole vararlo, si riempiono di legno tutti gl' intervalli che si erano lasciati tra i ceppi per agevolare il lavoro e lasciare il passaggio agli operaj, e si cuopre la parte superiore di questo piano inclinato con delle tavole bene spianate.

*Nave sul cantiere.* Vaisseau sur le chantier. *A ship on the stocks.*

*Cantiere* od *officina di costruzione.* Chantier ou attelier de construction. *A shipwright's yard* or *wharf; a place where a ship is built.*

*Cantiere da commettere.* Le chantier a commettre. *Latino poles.* Officina per il lavoro delle funi.

CANTO (s. m.) *di un legno.* Can, coté, face. *Side* or *face.* Propriamente angolo o spigolo di un legno riquadrato.

CAOLAME (Ven.), s. m. Manœuvres. *Rigging* or *cordage.* Nome collettivo di varie corde non grosse.

CAPACITÀ, s. f. Capacité. *The burthen* or *tonnage of a ship*, or *in general the space contained within the hold.* La contenenza o lo spazio interno nella nave per

collocarvi effetti, munizioni, mercanzie, e per tutte la distribuzioni interiori. Si dice per paragone: *Nave che ha delle grandi capacità*. VAISSEAU QUI A DE GRANDES CAPACITÉS. *A FULL BUILT SHIP*, OF *A SHIP OF A GREAT BURTHEN* OF *SPACE*. Ven. *Nave che ha una bella stiva.*

*Nave che manca di capacità*. VAISSEAU QUI MANQUE DE CAPACITÉS. *A FINE BUILT SHIP*, OF *A SHIP THAT IS BUILT SO FINE AS NOT TO BE ABLE TO STAW HER PROVISIONS PROPERLY*. Al contrario della precedente, s' intende quella nave che è troppo ristretta nella sua ativa e nel suo incavo, sicchè non ha lo spazio sufficiente e necessario per la comoda disposiziona di tutti gli effetti, e per le distribuzioni interiori onde restano ingombrate, ciò che è un gran difetto.

CAPELLI ( s. m. pl. ) *della penna*. Sono funi sottili attaccate alla penna dell' antenna nelle galea, con le quali si lega lo *spigone*, cioè il legno che si aggiunge all' antenna della maestra quando si fa vela, perchè allungandola pigli maggior vento.

CAPIONE, s. m. CAPION. *Termine di galero*. Propriamente la parte superiore o la testata delle ruote di prua e di poppa, nelle quali la parte inferiore chiamasi *ruota* o *roda*.

*Da capione a capione*. DE CAPION A CAPION. *FROM STERN TO STEM*. Espressione usata nelle galee per significare la loro lunghezza.

*Contraccapione di poppa*. CONTRE-CAPION DE POUPE. *THE UPPER PART OF THE BACK*, OF *THE STERN-POST IN A GALLEY*. È un pezzo che raddoppia per di dentro, e rinforza la ruota di poppa.

*Contraccapione di prua*. CONTRE-CAPION DE PROUE. *THE UPPER PART OF THE BACK OF THE STEM IN A GALLEY*. È un pezzo che raddoppia per di dentro la ruota di prua.

CAPITANO, s. m. CAPITAINE. *CAPTAIN*. *Capitano d' un vascello. Capitano d' una galea*. CAPITAINE DE VAISSEAU. CAPITAINE DE GALÈRE. *CAPTAIN OF A MAN OF WAR*. *CAPTAIN OF A GALLEY*. Quello che comanda un vascello, una galea e simili. Ma propriamente s' intende col nome di capitano di nave l'ufficiale superiore che è al servizio dello stato, che comanda attualmente o è autorizzato per il suo grado a comandare sulle navi da guerra dello stato. I capitani delle navi da guerra hanno il rango di colonnelli; sono subordinati agli ammiragli ed ai capi di divisione: comandano ai capitani delle fregate e agli altri di grado subalterno.

*Capitano di fregata*. CAPITAINE DE FRÉGATE. *CAPTAIN OF A FRIGATE*. È un grado nella marina subordinato al capitano di nave di rango.

*Capitano di commercio. Capitano di bastimento mercantile*. CAPITAINE DE COMMERCE. CAPITAINE DE VAISSEAU MARCHAND. *CAPTAIN OF A MERCHANT SHIP*. A questi però è più appropriato il titolo di *padrone* (PATRON).

Per essere ricevuto capitano di un bastimento mercantile, bisogna, per l' ordinanza 1681, aver navigato per cinque anni, e aver sostenuto un pubblico esame. Le sue funzioni e la sua autorità consistono nel fare l' equipaggio del bastimento, nello scegliere e accordare il piloto, il bosmano, i marinari e i novizj, di concerto col proprietario; di vedere se il bastimento sia messo bene in zavorra e carico, e fornito di ancore, di attrazzi e apparecchi; egli è risponsabile delle mercanzie imbarcate secondo la pòlizza di carico.

È obbligato di tenere o far tenere dallo scrivano, se vi è, il registro giornaliero, nel quale sia notato il giorno nel quale entrò al comando del bastimento, il nome degli ufficiali e de' marinari dell' equipaggio, il prezzo e le condizioni del loro *ingaggio*, i pagamenti fatti ad essi, le ricevute e le spese tutte concernenti il bastimento. Egli non può far lavorare sul bastimento nel luogo della dimora de' proprietarj, comperar vele, cordami o altre cose per il bastimento, nè prendere per questi oggetti danaro sul corpo del bastimento, senza il loro consenso.

Ha autorità di far punire e d' infligere delle pene disciplinari agli uomini dell'equipaggio, secondo le forme stabilite dalla legge; per quelli che sono prevenuti di omicidj o altri delitti capitali, egli, assistito da' suoi ufficiali, debbe informare contro, assicurarsi della loro persona, fare le processure più urgenti e necessarie per l' istruzione, e rimetterla insieme coi colpevoli nelle mani della giustizia, nel luogo del disarmo del bastimento.

Gli è vietato di fare starione in un porto straniero, senza che vi sia necessità, e in questo caso è obbligato di partire al primo tempo che si possa.

Non può abbandonare il suo bastimento nel tempo del viaggio, per qualunque pericolo che vi fosse, senza il parere de' principali ufficiali e marinari; ed in tal caso, egli è obbligato di preservare il danaro e

tutto ciò che potrà della mercanzia più preziosa.

Il capitano o patrone che naviga a profitto comune, non può fare alcun negozio separato per conto proprio, e ciò sotto la pena di confiscazione a profitto degl' interessati nel bastimento.

Gli è vietato di vendere i viveri del suo bastimento, di distraerli, di nasconderli; gli è però permesso, col parere e colla deliberazione degli ufficiali che sono a bordo, di venderne ai bastimenti che si trovassero in alto mare in una necessità pressante, coll' obbligo di tenerne conto.

Se il patrone fa rotta falsa, commette qualche latrocinio o frode, o tollera che se ne commetta al suo bordo, egli debb' essere punito corporalmente. Finalmente se egli è convinto di aver abbandonato ai nemici, o di avere maliziosamente fatto perire o investire il suo bastimento, debb' essere punito corporalmente.

*Capitano di padiglione* o *di bandiera*. CAPITAINE DE PAVILLON. *THE CAPTAIN OF A FLAG*. Si dà questo distintivo ad un capitano di nave da guerra dello stato, che monta una nave comandante di una divisione, di una squadra, di un' armata navale, cui è superiore un altro ufficiale generale. Queste navi portano la bandiera che ne distingue il grado.

*Capitano di brulotto*. CAPITAINE DE BRULOT. *CAPTAIN OF A FIRE-SHIP*. Questo grado fu altre volte nella marina militare di Francia tra il tenente e l' insegna della nave.

*Capitano di flauto*. CAPITAINE DE FLUTE. Altre volte era un grado inferiore all'alfiere. Oggidì è soppresso.

*Capitano d' alto bordo*. CAPITAINE DE HAUT-BORD. È il capitano di nave da guerra.

*Capitano del porto*. CAPITAINE DU PORT. *MASTER ATTENDANT*. Officiale di marina sedentario in un porto, per vegliare agli amarraggi, alla nettezza, mantenimento e conservazione delle navi, al disarmo, al carico e scarico della zavorra, ai moti de' bastimenti nell' interno del porto, per il carenaggio, raddobbo, alberamento e disalberamento. Ordina e dirige le manovre relative e l' arredamento delle navi, ed è interamente subordinato all' ordinatore civile del porto. A questo nome si è sostituito in Francia quello di *capo de' movimenti* (CHEF DES MOUVEMENS).

*Capitano d' armi*. CAPITAINE D'ARMES. Sottufficiale, che d' ordinario ha il grado di sergente de' cannonieri, che nella nave ha la cura delle armi minori e di tutto ciò che a queste è relativo. Carica le casse d'armi, di fucili, di pistole, moschettoni, lance, picche, asce d' armi, e le distribuisce all' occasione di battaglie.

CAPITAN BACHA, s. m. comp. Così i turchi chiamano il loro grande ammiraglio, la carica del quale è la terza dell' impero. Sul mare egli ha tanta autorità e potere quanto ne ha il gran Visir in terra.

CAPITANA, add. f. *Galera capitana*. GALÈRE CAPITAINE. Si dà questo nome appresso le potenze marittime che non sono monarchiche, alla prima delle loro galere. Altrove si direbbe *galera imperiale* o *reale*.

CAPITANARE, v. a. Guidare come capitano un bastimento.

CAPO, s. m. *Promontorio*. CAP ou PROMONTOIRE. *A CAPE, HEAD-LAND* OF *PROMONTORY*. Punta di terra che si sporge in mare con qualche altura, e forma un oggetto rimarcabile nella navigazione, come il capo Finisterre, il capo Lezard, il capo di Buona Speranza.

*Montare un capo*. DOUBLER UN CAP. *TO DOUBLE* OR *TO SAIL BEYOND A CAPE* OR *TO WEATHER A CAPE*. Andare, passare al di là d'un capo. Dicesi anche *spuntare*, *superare*, *raddoppiare un capo*.

*Tener capo*. ALLER DE CONSERVE ou NAVIGUER DE CONSERVE. *TO SAIL IN COMPANY*. Andare di conserva, cioè in compagnia di altri bastimenti.

*Mettere il capo sopra un rombo*. METTRE LE CAP EN ROUTE. *TO STAND ON THE COURSE*, *TO STEER THE COURSE*. Volger la prua verso quella parte per cui si stabilisce di dover far rotta.

*Dar capo*. AMARRER UN CORDAGE. *TO BELAY A ROPE*. *Legare*, *ormeggiare*, *dar capo in terra*. Ven. *Mandare un provese a terra*.

*Capo* è la parte anteriore del bastimento. CAP. *HEAD*. Indica la direzione della parte anteriore del bastimento, nè si usa in questo senso, se non che parlando della rotta, ne' comandi e nelle domande al timoniere.

*Dov' è il capo?* OU EST LE CAP? *HOW IS THE HEAD, HOW DOES THE SHIP WIND, HOW WINDS THE SHIP?* Per sapere qual è la direzione della marcia. Il timoniere risponde: *Il capo è al Nord*, *Nord Est* o a un altro vento, oppure *Il capo è in rotta* ecc.

*Capo d' operaj*. CAP D'OUVRIERS. *A QUARTER MAN* OR *FORE-MAN AMONG ARTIFICERS*. È il titolo che si dà al capo di una compagnia d' operaj o giornalieri, a quello che li

dirige ed ordina il loro lavoro. Egli ha un'autorità sopra di essi ed una paga più forte. Il secondo di questa compagnia o squadra si chiama anche *sottocapo* ( SOUS-CAP ).

*Capo o cavo di rimurchio.* CAP DE REMORQUE. *A TOW-ROPE.* Un cavo o gherlino che serve a rimurchiare un bastimento.

*Capo de' forzati* o *galeotti.* CAP DES FORÇATS. È un uomo libero incaricato di comandare il lavoro ai forzati ne' porti e arsenali di marina.

*Capo di banda.* PLAT BORD. *GUN-WALE* or *GUNNEL.* Il parapetto che ricigna la nave. V. *Dissolato.*

*Capo piano o cavo piano. Viradore.* TOURNEVIRE. *VORAL.* Il cavo che si attacca alla gomena per salpare. V. *Virodore.*

*Capo* è l'estremità di una corda, di un legno, di un ferro ecc. BOUT. *THE END, THE EXTREMITY OF ANY THING.*

*Caposquadra*, s. m. comp. CHEF D'ESCADRE. *REAR ADMIRAL.* Il capo squadra attualmente conosciuto col titolo di contrammiraglio, è un ufficiale generale di marina, il quale prende il suo rango dopo i tenenti generali ( ora i *viceammiragli* ), e comanda ai capitani delle navi.

CAPPA, s. f. CAPE. *TRYING OR LYING TO IN A STORM.*

*Essere alla cappa.* ETRE A LA CAPE, A LA MISAINE *ou* SOUS LA MISAINE. *TO TRY UNDER THE FORE-SAIL OR TO LIE UNDER THE FORE-SAIL.*

*Mettere alla cappa.* METTRE A LA CAPE. *TO BRING TO.*

Cappa è la situazione d'una nave, la quale per un vento forte, burrascoso e contrario alla di lei rotta, è obbligata ad ammainare tutte la sue vele, fuorchè una o due delle più piccole, mettendosi al più presso, ed a traverso del vento, con la manovella del timone tutta sotto vento, per lottare contro il mar grosso e il vento forte, derivando meno che sia possibile, per non discostarsi dal luogo in cui si trova.

Quando il vento contrario alla rotta rinforza, è necessario, essendo al più presso del vento, ammainare prima i pappafichi, poi le gabbie, dopo d'avere successivamente preso i terzeruoli, secondo i diversi gradi d'accrescimento del vento; ma se arriva a soffiare con tal forza che non si possano portare le gabbie, anche con tutti i terzeruoli presi, nè la contromezzana, e il mare ingrossi sempre più, allora non si lascia che una sola vela o due bene assicurate per timore d'avaria, e si sta col vento di fianco, derivando quanto più lentamente è possibile, sino a che il grado meno violento del vento permetta d'issar di nuovo le vele a far cammino.

Si mette la nave alla cappa anche nella vicinanza di un porto, quando si teme di far troppo cammino in tempo di notte e di passarlo; o pure quando al venir della notte si crede d'esser vicino alla costa, e si vuole aspettare il giorno per approssimarsi a terra con sicurezza.

Vi sono più modi di mettersi alla cappa. Si mette alla cappa col trinchetto, con la maestra, con la trinchettina, con la mezzana, con la gran vela di straglio, con la vela di straglio di trinchetto, o con due e anche tre vele di straglio. Non si può dare la preferenza ad alcuno di questi modi. Una tal nave si comporta meglio sotto una di queste vele, e una tal altra resiste meglio sotto un'altra vela. Questo dipende non solamente dalla costruzione di ciascuna nave, ma anche da diverse altre circostanze. Tuttavolta pare che generalmente si preferisca, per il maggior numero de' bastimenti, di mettersi alla cappa col trinchetto o con la trinchettina e con la mezzana.

Nella fig. 237 è rappresentata una fregata alla cappa sotto la mezzana.

CAPPA ( s. f. ) o *manica d'albero.* BRAYE DE MAT. *THE TARRED CANVAS COAT OF A MAST.* È un pezzo di tela cerata o catramata, che si applica all'intorno della gola o mastra, per cui passa il piede dell'albero. Questa s'inchioda sulla mastra, e si lega al di sopra intorno all'albero, per impedire che l'acqua della pioggia o quella scagliata dai colpi di mare non s'introduca nell'interno della nave.

*Cappa o manica del timone.* BRAYE DU GOUVERNAIL. *THE TARRED CANVAS COAT OF THE RUDDER.* Pezzo di tela catramata che si applica all'apertura del forno di poppa, dove passa la manovella del timone, onde impedire che in tempo di mar grosso le onde non entrino per di là nella nave. Questa manica è inchiodata da un lato al timone, e dall'altro tutto all'intorno dell'apertura, per la quale egli passa sopra i majeri del forno. Debb'essere assai ampia, perchè resti il suo giuoco al timone. V. *Timone.*

CAPPEGGIARE, v. n. CAPER *ou* CAPEYER. *TO TRY OR TO LYE TO OR A HULL.* È sinonimo di *essere alla cappa.* Esprime la situazione e l'azione di una nave che è alla cappa.

*Nave che coppeggia bene.* VAISSEAU QUI CAPE BIEN. *A SHIP THAT IS EASY WHEN LYING TO.* È una nave che trovandosi alla cappa con grosso mare e tempo burrascoso si comporta bene e non si sconcerta molto.

CAPPELLETTO, s. m. *Testa di moro.* CHOUQUET. *CAP OF THE MAST.* Grosso pezzo di legno che serve a congegnare gli alberi e ad incassarli uno sopra l' altro. I cappelletti o teste di moro alla francese si fanno come si vede nella fig. 125, la quale rappresenta la testa di moro dell' albero maestro d' una nave di 80 cannoni, con la scala di due lineè per piede: sono di forma quadrata per un verso, piatti di sotto e curvi di sopra. Nella parte piana vi è una *mortisa* o incavo quadro A, che si adatta alla testata dell' albero maggiore. Sul davanti di questo incavo vi è un buco rotondo B, pel quale si fa passare l' albero di gabbia, che, sollevato bastantemente, è ritenuto sulla gabbia da una chiavarda di ferro detta *cacciacavallo* ( CLEF DE FER. *MAST-FID*) che passa per il di lui piede o rabazza. Questa chiavarda è rappresentata dalla fig. 126.

I cappelletti sono per l' ordinario composti di due pezzi, che si rinforzano con molte fasce di ferro e con due perni a copiglia. La superficie loro inferiore è guernita a ciascun lato di due perni a occhio, ai quali si afferrano i bozzelli delle ghindaresse o s' incocciano le loro dormienti. V. *Ghindaressa.*

Le scanalature D D o i buchi E servono al passaggio dei penzoli delle grandi drizze.

I cappelletti all' inglese hanno la forma di parallelepipedi, e sono di un solo pezzo: per conseguenza sono costruiti più semplicemente, e riescono più leggeri di quelli delle navi francesi, come si può giudicare dalla fig. 6, dove quelli sono rappresentati: in fatti, si adottarono dal maggior numero delle navi francesi.

*Cappelletto dell' albero maestro.* CHOUQUET DU GRAND MAT. *CAP OF THE MAIN-MAST.*

*Cappelletto di trinchetto.* CHOUQUET DE MISAINE. *CAP OF THE FORE-MAST.*

*Cappelletto di mezzana.* CHOUQUET D'ARTIMON. *CAP OF THE MIZEN-MAST.*

*Cappelletto dell' asta di bandiera.* CHOUQUET DU BATON D'ENSEIGNE. *CAP OF THE ENSIGN-STAFF.*

CAPPEZZELLA, s. f. *Stamenali. Ginocchi.* LE GENOU. *THE LOWER FUTTOCK OF ANY TIMBER.* Chiamansi cappezzelle alcuni pezzi di legno squadrati, e più o meno curvi, i quali entrano nella composizione delle coste o membri della nave: l' estremità inferiore della cappezzella è impostata sul madiere, al quale si adatta, si apparella, s' inchioda con la metà della sua lunghezza, e coll' altra metà s' inchioda al primo scarmo, al quale s' intesta e s' immorsa l' estremità superiore della cappezzella. Vedasi la figura della costa e la sua spiegazione. Il nome di ginocchio che si dà nella lingua francese a questo membro, e che da alcuni si adopera anche in italiano, è dedotto dalla sua forma, la quale è notabile per la piegatura immediata nel luogo che corrisponde alla testata del madiere. Questo membro da alcuni si denomina anche *bracciuolo.*

Chiamansi *cappezzelle di fondo* (GENOUX DE FOND. *LOWER FUTTOCKS OF THE TIMBERS; A MIDSHIP*) quelle che appartengono allo costo del mezzo della nave.

*Cappezzelle di rovescio.* GENOUX DE REVERS. *LOWER FUTTOCKS OF THE TIMBERS FORE AND AFT.* Sono quelle che hanno un andamento contrario di curvatura, cioè, concave al di sotto e con la loro parte superiore all' infuori; ciò che dipende dal diverso taglio che si vuol dare ai fondi e al corpo della nave al davanti e all' indietro.

*Cappezzelle di porche.* GENOUX DE PORQUES. *LOWER FUTTOCKS OF THE RIDDERS.* Le porche essendo altrettante coste interiori nella stiva, sono formate come le altre coste dell' ossatura della nave, di madiere, cappezzelle e scarmi. V. *Porche.*

CAPPIO ( s. m. ) *corsojo* o *cappio scorsojo.* NOEUD COULANT. *A NOOSE, A SLIP KNOT* or *RUNNING KNOT.* Sorta di cappio che quanto più si tira più si serra, e che scorre agevolmente volendo stringere o slacciare. V. *Braca da botte.*

CAPPONARE ( v. a. ) *l'ancora.* CAPONNER L'ANCRE. *TO DRAW THE ANCHOR UP TO THE CAT-HEAD. TO CAT THE ANCHOR.* Afferrar l'ancora col ganoio di cappone per la cicala, issarla sino presso alla grua, ed ivi fermarla, quando si abbia salpato.

CAPPONE, s. m. CAPON. *THE CAT-TACKLE.* Paranco composto di un bozzello o taglia a tre raggi, corrispondenti a tre pulegge situate in ciascuna grua. La taglia ha un gancio di ferro; si ordisce per essa e per le pulegge della grua un cavo, il quale serve d'ajuto per alzar l'ancora, allorchè comincia a comparire sopr' acqua. Col gancio *b* del cappone si afferra la cicala B ( Fig. 107 ),

e alando sul tirante del cappone a, si solleva l'ancora, sino a che la taglia del cappone tocca la grua *c c*. Si agevola ancora questa manovra afferrando insieme la cieala dell'ancora con ûn cavo *d d*, che si chiama *bozza di grua* (BOSSE DE BOSSOIR. *THE ANCHOR STOPPER AT THE CAT-HEAD*).

*Taglia di cappone*. POULIE DE CAPON. *CAT-BLOCK*.

*Gancio di cappone*. CROC DE CAPON. *CAT HOOK*.

*Tirante* o *vetta di cappone*. GARANT DE CAPON. *CAT FALL* OF *CAT ROPE*.

CAPPOTTO, s. m. CABAN. *A THICK WOOLLEN COAT. A GREAT COAT, WORE BY THE CENTINELS*. Una sopravvesta o mantella con cappuccia ad uso de' marinaj ed anche degli schiavi o galentti, per lo più di panno ruvido e grosso, che cuopra lora la vita e la testa, e li difendn dal freddo e dalla pioggia. È io uso particolarmente nella navigazione del Mediterraneo, e pare imitato dai barbareschi.

CAPPUCCINO, s. m. CAPUCINE. Si dà il nome di *cappuccino di ponte* (CAPUCINE DE PONT. *STANDARD-KNEE*) ai bracciuoli verticali di legno o di ferro che servono a formare una connessione particolare tra l'iotavolato del ponto e la murata, allorchè queste parti comincîano a disgiungersi. Questi braeciuoli si dispongnoo verticalmente, e sono applicati e fortemente inchiodati con un lato al rivestimento interiore della murata, coll' altro sopra le bordature del ponte.

Più particolarmente *cappuccino* (Ven. *Gambilo*) (COURBE DE CAPUCINE. *STANDARD WHICH FASTENS THE CUT WATER WITH THE STEM*) si chiama un bracciuolo o legno di forma angolare che serve a connettere lo sperone con la ruota di prua. Sporge sul davanti della navo, e il suo braccio superiore è ricurvato all' infuori, onde potervi assicurare il collare dello straglio maestro. Al di sotto di questa ricurvatura, la quale forma una specie di gancio, si mette una campanella di ferro, il cui uso è di dare un punto stabile per assicurarvi il predetto collare nel caso che il braccio del cappuccino si rompesse. Il cappuccino è della stessa grossezza della ruota: il di lui sporgimento fuori della nave è arbitrario, e dipende dalla figura che si vuol dare allo sperone.

Si dice *cappuccino* anche la mura di una vela di straglio. Onde si dà il comandn: *Murate il cappuccino della vela di straglio* o *carbonara*.

CAPRA, s. f. *Cavria*. *Clovie*. CHEVRE. *A GIN* OF *TRIANGLE WITH PULLIES*. Macchina mobile, la quale è di molto uso ne' porti per muovere dei pesi. Essa è composta di tre piedi, duo de' quali sonn congiunti insieme in alto fortemente: l'altrn serve a questi due di contraflorte. Alla sommità è attaccato on paranco, ed abbasso v'è un arganello orizzontale, enl quale si manovra il tirante o la vetta del paranco per mezzo delle manovelle o aspi, di cui è fornito (Fig. 122).

CARABOTTINO, s. m. Ven. *Gradellati*. CAILLEBOTIS. *GRATINGS*. Specie di graticolata fatto di piccoli legni riquadrati e lunghi che s'incrociano ad angoli retti, e s'incastrano gli uni negli altri per la metà della loro grossezza. Questi graticolati si dispongono ne' riquadri delle boccheporte, e in altre aperture che si praticano nei ponti e nei piani dn' castelli di poppa e di prua, ad aggetto di chiuderle senza impedire il passaggio e giuoco dell'aria tra i ponti; lo che è molto utile per la salubrità della nave e per lo svaporamento de' cattivi odori, non che del fumo della polvere di cannone in un combattimento. Talvolta si fanno i piani de' passavanti a carabottini, per alleggerire la parte alta del bastimento. Il piano della pulena è a carabottino.

Quando piove o ne' tempi di mar grosso cuopronsi i carabottini con tela catramata (PRELART. *TAR-PAWLING*), per impedire che l'acqua non entri nell'interno del bastimento.

*Late*, *baglietti di carabottino*. LATTES DE CAILLEBOTIS. *BATTENS* OF *LATHS OF THE GRATING*. Sono i legni riquadrati co' quali si forma il carabottino.

CARACCA, s. f. CARAQUE ou CARRAQUE. Specie di nave portoghese che fa i viaggi delle Indie orientali e del Brasile. Le chiamano NAOS, *navi* per eccellenza. Sono grossi bastimenti, capaci di carico considerabile anche armati in guerra, sebbene siano più atti al commercio di quello che ai combattimenti. Questa sorta però di navigli non è quasi più in uso. Ve n'erano da prima che portavano sino a dumila tonnellate.

CARACORA, s. f. CARACORE. È un bastimento leggiero dei mari dell'India, di cui si servono molto gli abitanti dell'isola di Burneo, delle Molocche e di tutto quell'arcipelago: gli Olandesi in que' paraggi, e singolarmente ad Amboyne, ne tengono un gran numero come guardacoste e per il cabottaggio.

Le caracore sono di differenti grandezze; ve n'ha di piccolissime, e delle altre della portata di dieci tonnellate, sulle quali vi

sono 150 e sino a 170 uomini, che in tempo di calma s'impiegano come rematori, coll'industria, di cui si dirà tra poco. Nella costruzione di questo bastimento non si mettono più di quattro o cinque majeri, da ciascuna parte della chiglia, per formare i due fianchi o il vivo. Egli è lungo, stretto, e termina in punta, elevandosi a guisa di mezzaluna con le sue estremità, dove la ruota di prora e quella di poppa restano scoperte e si alzano sopra le asse del fasciame. Da queste asse sporgono all'infuori de' piccoli baglietti o traversi, lungo tutto il capo di banda, a certa misura proporzionata al bastimento e al numero de' rematori che si vuole stabilirvi. Si cuoprono questi baglietti o traversi con molte file di *bambous* (specie di canna delle Indie), parallele tra di loro in tutta la lunghezza, la prima delle quali file è posta vicina al bordo. Queste *bambous*, essendo della grossezza del braccio d'un uomo, fortemente connesse e legate ad ogni baglietto che incontrano, formano una specie di ponte esteriore al bastimento da amendue i lati, atto ciascuno a sostenere più file di rematori, in tutta la loro larghezza sino alla estremità dello sporto de' baglietti. Quando vogliono disporre un'altra fila di rematori dentro del bordo, lasciano un intervallo sufficiente tra il capo di banda e questa prima fila di *bambous*, onde vi sia lo spazio necessario al movimento delle pagaje.

Lasciano degl'intervalli da una fila all'altra per dar luogo al passaggio e al movimento delle pagaje, e stabiliscono, secondo la grandezza del bastimento, due, tre e quattro file di rematori da amendue le parti.

Quindi nelle caracore lunghe e grandi, disponendo una fila di rematori dentro del bastimento, e quattro file di *bambous* sopra i ponti esteriori, a dodici uomini per fila e cinque file per parte, si può vogare con 120 uomini alla volta, dal che risulta che scorrono il mare con una velocità straordinaria.

I loro remi conosciuti col nome di *pagaje*, e simili a que' de' selvaggi, sono palette di legno piatte con manico corto, tutte eguali e molto leggiere. Cantando o battendo la cassa o suonando qualche istromento, si comanda e si dirige l'azione de' rematori o *pagajeri*. Le caracore galleggiano sull'acqua per mezzo de' ponti di *bambous*, le cui parti sporgenti portano da amendue i lati un lungo alberetto parallelo al bastimento, e che sta sulla superficie dell'acqua. Questi ponti di *bambous* e questi alberetti che li conterminano a bordo e a tribordo, servono come di contrappesi alle caracore, senza di che, strette come sono, facilmente si roveseerebbero.

In vece di timone, hanno vicino alla poppa babordo e tribordo due grandi pagaje.

Le caracore vanno qualche volta a vela, ma non mai quando si servono dei remi. Non impiegano la vela se non quando non essendo il mare in calma non possono valersi dei remi. Fuori di tale combinazione, l'albero e la vela si abbassano sulla coverta del bastimento.

Questi bastimenti e molti altri del mare dell'Indie, hanno talvolta in vece dell'albero una specie di treppiede formato di tre *bambous* unite alla loro cima, a foggia di biga o cavria: la leggerezza de' *bambous* rende facile la manovra di abbassare questa specie d'alberatura, destinata a sostenere una sola vela, la quale non si adopera se non che quando spira un vento buono e sicuro.

La vela ha la figura di un parallelogrammo molto bislungo: il di lei lato superiore è inferito ad un lungo pennone obbliquo all'albero, presso a poco, come le antenne delle vele latine, e il lato inferiore parallelo al primo è allacciato a una specie di ghisso. Il treppiede che serve d'albero è ritenuto da alcune sartie: il pennone superiore ha una drizza: il ghisso della vela è tenuto nel suo mezzo e alato verso l'indietro del bastimento, quando la vela è orientata, da una manovra doppia, o a due rami, che si chiama la scotta, perchè ne fa l'uffizio, e serve all'uso che presta il paranco di ritegno nelle vele a ghisso degli slop e brigantini.

Il pennone o antenna superiore ha una orsa abbasso per ritenerla al sopravvento, e verso l'alto ha una specie di braccio od oste, che la richiama all'indietro.

Il grande vantaggio di questa maniera di vele è che senza abbassare l'albero e nemmeno la vela, e senza pigliare terzeruoli, si può diminuirne la superficie, quando il vento diviene alquanto forte: non occorrendo che di mollare la scotta o il paranco di ritegno, e di virare un mulinello stabilito all'estremità inferiore del ghisso; per questo mezzo la vela si avvolge rotolandosi, e si ripiega quanto si vuole, anche sino al segno che il ghisso arrivi ad unirsi coll'antenna superiore. In questa posizione la vela è interamente serrata, nello stesso

modo come si avvolge ad un bastone una carta incollata sopra la tela.

Lo stesso mulinello, girato in senso contrario, serve a svolgere la vela dal suo ghisso, ed a presentarla al vento.

Si assicura che questo genere di attrazzatura, sia per la leggerezza dell' alberatura e del treppiede di *bambous*, sia per la forma ed estensione della vela, procura al bastimento che è alla vela una grande velocità. E agevole da conchiudersi da ciò che si è detto sulla quantità e distribuzione de' suoi rematori, che questo bastimento deve andare molto velocemente anche a remi.

CARAMUSSALE, s. m. CARAMOUSSAL. Sorta di bastimento turco, con la poppa eccessivamente alta. Ha un albero di mezzana, uno di maestra e il bompresso. Serve al trasporto de' viveri e delle munizioni nelle armate.

CARATADURA, s. f. è la somma o numero dei carati della mercanzia o del lavoro.

CARATELLO, s. m. CAQUE. BARIL. BARIQUE. CAG. Bottiella di varie forme, per lo più lunga e stretta.

CARATELLANTE, s. m. Colui che stiva l' aringhe ne' caratelli o bariti.

CARATI, s. m. pl. QUERATS. *SHARES.* Termine usato nel commercio del Mediterraneo e del Levante, per significare la parte che tocca a ciascuno degli uomini dell' equipaggio, secondo il suo grado, e agli armatori e ad altri interessati nell'armamento. Questi carati tengono luogo di paghe o appuntamenti ai capitani, ufficiali e marinaj.

*Carati* è ancora un'espressione della quale si fa uso come di gradi, per indicare il progresso di un lavoro sino al suo compimento. Il lavoro di una nave si divide in 24 carati: il lavoro di una gomena o altra opera che si conduca per gradi al suo termine, si divide parimente in un certo numero di carati.

CARAVELLA, s. f. CARAVELLE. Nome noto nel Mediterraneo per indicare le maggiori navi da guerra turche, le quali sono per lo più molto male costruite, e molto *gallute* o alte di castelli.

Si chiama *caravella* in Portogallo un piccolo bastimento da 120 a 140 tonnellate.

*Caravella* o *crevella* è anche una specie di bastimento peschereccio della costa di Normandia. Hanno da 34 a 36 piedi di chiglia, 12 a 13 piedi di larghezza, 6 a 7 piedi di madiere, e 5 a 6 piedi di puntale o incavo; sono lunghe dai 36 a 40 piedi. Il loro ponte è molto basso: portano due alberi, il maggiore de' quali ha una vela quadra e una gabbia. L'altezza di quest' albero è di 50 a 55 piedi. L' albero davanti o di trinchetto ha da 30 a 32 piedi d' altezza, e porta una sola vela quadra, con de' flocchi e delle vele di straglio. La loro portata è di 25 a 30 tonnellate.

Si fanno con questi bastimenti le grandi pesche nelle stagioni convenienti, ma in generale escono in mare tutto l' anno, resistendo perfettamente ai cattivi tempi.

*Caravelle* è il nome distintivo di alcune specie di chiodi che si adoperano nella costruzione delle navi, che in italiano diconsi *Chiodi da piano di tartana* o *del* 48. DEMI-CARAVELLE. *Chiodi da navicello* o *di* 60.

CARBONARA, s. f. VOILE D'ÉTAI D'ARTIMON. *THE MIZEN-STAY-SAIL.* Si dà volgarmente questo nome alla vela di straglio di mezzana.

CARCASSA, s. f. *Carcame. Scheletro.* CARCASSE. *THE CARCASS OR RIBS OF A SHIP, BEFORE THE PLANKS ARE LAID ON OR AFTER THEY HAVE BEEN RIPPED OFF. Corbame, costellame* d'un bastimento non coperto dal fasciame, o prima che questo vi sia applicato, o dopo che dallo stesso siasi staccato. Se è coperto dai majeri o fasciame, si dice propriamente *scafo*. Chiamansi anche *carcame* gli avanzi d' un bastimento che abbia naufragato, e dal quale o il mare o la mano degli uomini abbia levate le bordature. Si tengono alcune volte i carcami de' bastimenti per farli servire di segnali, onde indicare la secca o banco sulla quale un bastimento si è perduto, e che gli dà il suo nome.

*Carcame. Carcassa.* CARCASSE. E anche un termine di artiglieria, che significa una specie di palla che rinchiude de' fuochi d' artifizio.

CAREGA (Voce Ven.), s. f. TINS. *BLOCKS UPON WHICH A SHIP'S KEEL IS LAID, WHILE BUILDING OR ON THE STOCKS.* È un composto di alcuni pezzi di legno sciolti, lunghi tre o quattro piedi, che disponyonsi orizzontalmente a forma di quadrato, e che si sovrappongono a due a due alternamente ai lati opposti, elevandosi così di superficie in superficie sinchè il bisogno lo richiede per sostenere qualche peso, come è quello di una nave in cantiere. V. *Cantiere.*

CARENA, s. f. CARÈNE. *CAREEN OR BOOT-HOSE-TOP; THE OUTSIDE OF A SHIP'S BOTTOM.* La parte di sotto del naviglio sino all' opera morta, cioè l' opera viva del bastimento dalla chiglia sino alla linea d' acqua.

*Essere in carena* dicesi della nave che è alla banda per essere carenata.

*Mettere o abbattere un bastimento a carena.* METTRE *ou* ABATTRE UN VAISSEAU EN CARÈNE. *TO CAREEN THE SHIP.* È disporlo sul fianco per carenarlo.

*Carena* o *primo* chiamasi da alcuni quel pezzo di legno rettangolare, compreso fra punta e ruota nel fondo della nave, che serve di stabilità e primario fondamento a tutta l'ossatura. Più propriamente si dice *chiglia*.

*Carena*. CARÈNE. Significa il lavoro che si fa per bruscare, incatramare e spalmare l'opera viva del bastimento, onde non vi penetri l'acqua.

*Mezza carena*. Ven. *Riondamento*. DEMI-CARÈNE. *A PARLIAMENT HEEL* or *BOOT-TOPPING* or *BOOT HOSE-TOPPING*. È un lavoro simile, ma che si fa soltanto nella metà del suo fianco.

CARENAGGIO, s. m. CARÉNAGE. *A CAREENING PLACE* or *CAREENING WHARF; THE ACT OF CAREENING SHIPS*. Il luogo dove si dà carena, e l'azione del carenare o l'effetto di tale azione. Bisogna che questo luogo sia vicino alla riva, e vi sia acqua sufficiente, affinchè il bastimento galleggi e possa abbattersi agevolmente, sino a discoprire la *chiglia*.

*Puntone di carenaggio*. PONTON DE CARÉNAGE. *A PONTOON FOR CAREENING* or *DELIVERING SHIPS*. V. *Puntone*.

CARENARE, v. n. e a. *Dar carena*. CARÉNER *ou* VIRER UN VAISSEAU EN QUILLE. *TO CAREEN, AND BOOT-TOP* or *TO GRAVE AND PAY A SHIP*, or *TO HEAVE DOWN A SHIP KEEL OUT*. È l'eseguire tutte le operazioni necessarie per intonacare e spalmare l'opera viva di una nave, con una mestura di materie resinose e grasse, ad oggetto d'impedire che l'acqua non penetri, per conservare il legname e difenderlo dal morso delle bisce o vermi, e per facilitare il corso della nave nell'acqua. Questa operazione si fa quando si arma una nave destinata a fare una campagna; ed è il primo lavoro del suo armamento.

Quando si carena una nave in un bacino, non vi è alcuna preparazione da fare, fuorchè quella delle tavole da fuoco di che si dirà in seguito: ma quando si carena in acqua, cioè abbattendo la nave sul fianco, vi sono più operazioni che precedono il carenaggio.

Si suppone che la nave abbia i suoi alberi maggiori. Si comincia dal preparare una difesa di tavole chiamata *cassa per carenare* (BARDIS), lungo il bordo esteriore della nave, per impedire che l'acqua non passi nell'intervallo tra i ponti, quando è abbattuta sul fianco. Debbonsi collocare nello stesso tempo alquante *punte* (EPONTILLES) o legni verticali tra i ponti, per sostenerli contro lo sforzo che la nave fa in questa posizione. Dopo ciò si mettono dalla parte sulla quale si vuol cominciare ad abbattere la nave, de' lunghi e forti legni d'abete chiamati *aghi* (AIGUILLES), adattandoli agli alberi maggiori che debbono servire come leve per abbattere la nave sino alla chiglia, e sopra i quali, per conseguenza, si fa lo sforzo di questa manovra. V. *Ago*. Si adattano due o tre di questi aghi agli alberi di maestra e di trinchetto. Le testate degli aghi sono appoggiate e legate fortemente all'alto degli alberi verso le barre di gabbia, e il loro piede è stabilito e assicurato sul secondo ponte contro la murata della nave, sopra la quale ella debbe inclinarsi. Fatto ciò, si stabiliscono alla cima di ciascuno de' detti due alberi, delle grosse taglie di caliorna di quattro raggi, e relativi apparecchi; indi si dispone la nave lungo un puntone; si fanno passare ne' raggi delle caliorne, e nelle corrispondenti taglie sul puntone, de' fortissimi cavi. Si amarrano lungo il bordo della nave delle corde chiamate *trappe* (ATTRAPES. *RELIEVING ROPES*).

L'ultima preparazione per il carenamento, è di disporre una sponda di tavole sporgenti all'infuori sul bordo della nave, secondo tutto il contorno della sua linea d'acqua in carico: questa sponda è continuata dalla ruota di prora a quella di poppa dell'altezza di una tavola. Queste tavole sono sostenute per di sotto con dei pezzi di asse tagliati a foggia di mensole, distribuite di tratto in tratto. Le tavole che compongono questa sponda chiamansi *tavole da fuoco* (PLANCHES A FEU. *BOARDS PUT ON A VESSEL'S BOTTOM TO PREVENT THE FLAMES FROM RISING BEYOND THEM, WHILE THE SHIP IS BREAMING*). Il loro uso è d'impedire che le fiamme ascendano più in alto della linea d'acqua, quando si brusca la nave, come si dirà tra poco.

Fatte tutte queste preparazioni, si abbatte la nave sul fianco, alando sulle corde del puntone vicino, per mezzo degli argani di cui è fornito, e si continua ad alare sino a che la chiglia apparisca a fior d'acqua. Allora s'incomincia a bruscare la nave, e si sceglie per far ciò la mattina in un giorno di calma. Si accende il fuoco sulle zattere o piatteforme galleggianti, che sono poste a fior d'acqua lungo la chiglia della nave, bruciando de' rami sottili di legne,

come gioastra, cima di pino, virgulti secchi, ecc. a le cui vampe fanno uo fuoco leggiero, lambeodo la carena sioo alle tavole su mentovate, le qoali impediscono cha la fiamma oon ascendaoo più in su, riscaldaoo tutta l'opera viva e distroggono nello stesso tempo il mosco, l'erba, gli iosetti marioi e la conchiglie che vi sono attaecate. Si ha grande attenzione di gettar dell'acqua di tratto in tratto su quelle fiamme con la *pala* ( Escops. Sazets ) oe' luoghi dove sono più ardenti, onde oon si comuoichi il fuoco alla *tavole da fuoco* e al corpo superiore della nave.

Quando tutta la carena è in questo modo bene riscaldata e il fuoco è estinto, essa si scopa per nettare i majari e commeoti, e per ricoooscerli.

Allora i calafati posti sulla sattere lavoranu coo differaoti strumenti a ripassare il calafataggio, sa ve n'è bisogno, e a riscootrare esattamaote se tutti i commaoti sono baoa gueroiti di stoppa, se le caviglie, i chiodi, le testata dei majeri lasciaoo qualche intervallo pel quale possa eutrar acqua, se vi è qualche majera da cambiare. Quaodo l'opera viva è così scrupolosameote visitata a riparata, si proceda immediatamente ad apporvi il *pattume* o lo *spalmo* ( Corroi ) cha si fece bolliro nelle caldaje. V. *Pattume*.

Il bastimeoto con queste operazioni carenato da on fianco, si abbatte al puntooe dall'altro fianco, e si scuopre sino alla chiglia par farvi lo stesso lavoro. Per l'ordinario si carena un fianco in un giorno, a l'altro nel gioroo susseguente. E on'attenzione utila di sollecitare la operazioni del careneggio, affiochè il bastimento resti per il minor tempo possibile coricato sul fianco, tale posizione essendo sfavorevole alla cooservazioue della sua figura.

La carena che si dà nai bacini è molto più spedita e comoda, e noo richiede veruoa delle preparazioni cha si sono esposte, tranne quella delle tavole da fuoco. Si fa cntrare nel bacino la nava intarameote armata, e carenando amandue i fianchi nello stesso tempo, quasto s'abbrevia più della metà, in confronto dell'altro metodo, potendosi rimettere a galla e alla vala subito dopo. La oave che si trova nel bacino nella sua posizione naturale, noo soffre pooto oè nelle connessioni dei pezzi del suo scafo, nè nagli alberi, come avvieoe aarenandola in aequa. Noo pertanto il caranaggio fatto in acqoa ha dei vantaggi. Perciocchè nel bacioo la massa della nava gravita all'io giù io ogoi puoto, a tende a chiudera gl'iotervalli a i commanti cha fossero aperti tra i majeri: al contrario la nave abbattuta al puotone opera col suo peso par aprirli ed allargarli. Quindi il lavoro dei calfati divieoe più facile, e dà loro il modo d'introdorre uoa maggiore quantità di stoppa e di fare un esame più diligente a più sicuro.

Si sogliono carenare ogni tre anni le oavi cha restano disarmata in porto, e dar loro una mezza careoa ogoi anno, cioè oo nuovo intonaco di spalmo cho si chiama *carena di porte* ( Carène de port ).

CARICA BASSO, s. f. Cargue-bas. *The downhall tackle.* Manovra che serva al corso delle trozze. V. *Trozza*.

CARICA BOLINE. V. *Imbrogli*.

CARICA BUGNE. V. *Imbrogli*.

CARICAFONDI. V. *Imbrogli*.

CARICA (s. f.) *di cannone.* Charge de canon. *Shot or the quantity of powder necessary to charge a cannon.* La misura della polvere per caricare on cannooe, proporziooata al suo calibro e all'effetto cbe se na vuol avera.

*Carica di battoglia.* Charge de combat. *The quantity of powder used in action for each gun.* La misora di polvere pel caso di combattimento.

*Carica di saluto.* Charge de salut. *The quantity of powder used for saluting.* E la quantità di polvere pei tiri di saloto.

*Carica a metraglia.* Charge a mitraille. *Case-shot.* E la misura della polvere quando si voole scagliare metraglia.

*Carica allo svezzese*, *carico a grappolo*, *metraglia a grappole.* Charge a la suédoise ou charge en grappe ou mitraille en grappe. *Grape-shot.* V. *Metraglia*.

CARICARE (v. a.) *un bastimento.* Charger un vaisseau. *To load a ship.* Portare io uo bastimento delle mercanaie o effetti, e disporli oello stesso. Si dice noo solamante dell'atto materiale d'imbarcarli, ma aocho del proprietario, il quale li somministra perchè siano imbarcati, a si dico cbe caricò o imbarcò queglì effetti o mercanzie.

*Caricare a raccolta. Collegiare mercanzie.* Charger a cueillette. *To load a ship with goods belonging to several owners.* Si dice quando s'imbarcano affetti di varj proprietarj per formare l'iotero carico.

*Caricare a nolo.* Charger a fret. *To take in freight.* Si dice del carico che si fa da

persone che non hanno parte nella proprietà del bastimento, c pagano un prezao per tonnellata o quintale, u eon altro ragguaglio, pel nolo del trasporto.

*Caricare a cassa.* CHARGER EN GRENIER. *To LOAD IN BULK.* È il earico che si fa di mercanzie senza ehe siano raccolte in botti o in balle. Aleune mercanzie soltaoto si earieano a cassa, eome il sale, il grane, il carbone, la poazolana, i mattoni c simili. Per tali carichi convieoe fare un tavolato nel foodo del bastimento sopra i madiari c calafatarlo bene, onde il salc o il grano facandosi strada par qualcha fessura, noo vada ad ingorgara la tromba.

*Nave caricata da un colpo di vento.* VAISSEAU CHARGÉ PAR UN GRAIN. *A SHIP LADEN UPON HER SIDE BY A SUDDEN GUST OF WIND.* È quando trovaodosi alla vela riecve un eolpo forte di vento eha la fa sbandare soverchiamente.

*Nave caricata dal vento a terra.* VAISSEAU CHARGÉ EN COTE. *A SHIP EMBAYED ON A LEE SHORE WITH A HARD WIND.* Quando è portata dal largo verso la costa, e non può allontanarsene.

*Bastimento sopraccaricato.* VAISSEAU CHARGÉ A COULER BAS. *A SHIP OVERLOADED* OR *A SHIP SO LOADED AS TO BE READY TO SINK.* Si dica di uo bastimento earieato talmaote, cha la sua lioea d'aequa di giusto earieo sia molto sotto la superficie dell' aequa.

*Caricare una tromba.* CHARGER UNE POMPE. *To FETCH A PUMP.* È versara dell' acqua nella tromba per di sopra, oodo impedire la eomunicazione dell' aria con la parta inferiore e ammollira i cuoj dello stantuffo, sicchè, movendolo, l'acqua possa ascendare. V. *Avviare.*

*Caricare un cannone.* CHARGER UN CANON. *To LOAD A GUN.* Iotrodurre la earica di polvere o il cartoccio, il boeccona a la palla, a battere il tutto eol ealeatore.

CARICATORE, s. m. CHARGEUR. MARCHAND CHARGEUR. *THE MERCHANT WHO LOADS A SHIP'S CARGO.* Il proprietario delle mercanzie ehe formano il earico dal bastimento.

*Caricatore.* CHARGEUR. Il cannoniero servente, la fuoaiona del quale è di earieare il canoone.

*Caricatore* o *caricatojo.* Si diee il luogo alla riva dal mare aceoncio pel earieo del bastimento.

CARICHE, s. f. pl. V. *Imbrogli.*

CARICO (s. m.) *di un bastimento.* CHARGE D'UN VAISSEAU. *THE CARGO, BURTHEN* OR *LOADING OF A SHIP.* Siguifiea la somma dei pesi e volumi ehe s' imbarcaoo.

*Carico morto.* MORTE CHARGE. *OVERLADING* OR *THE UTMOST BURTHEN THAT A SHIP CAN CARRY.* È tutto il carieo che acceda la giusta portata del bastimento.

*Portelli di carico.* SABORDS DE CHARGE. *RAFT PORTS* Sono portelli a poppa cha servono ad introdorre degli oggetti i quali par la loro lnoghezza non si potrebbero introdurre pei portelli da' fianchi o per li boecaporti.

*Linea d'acqua di giusto carico.* LIGNE D'EAU EN CHARGE. *THE LOAD WATER-LINE.* È la linea d' aequa sino alla quale è ealcolato ehe si debba immergera il bastimento, quaudo ha il suo giusto carico.

*Carico di forza.* FAIX.

*Carico di forza sul ponte.* FAIX DU PONT. IL Y A FAIX OU PONT. Significa che il ponte del vascello è molto carieato, e lo è in tutti i luoghi dove i ponti sostengono grandi pesi o grandi sforzi, eome al sito dell' argaoo, al piede del bompresso, alla scassa dell' albero di mezzana, ece. In qnesti lnoghi si provvede disponendo delle controeorsie, la quali si appoggiano sopra forti puntelli per sorreggere i bagli a il ponte. E a qoeste controversia stessc si dà il noma di FAIX DU PONT, che eorrisponde a rinforzi di eoparta.

*Far carico di forza.* Veo. *Mettere i puntelli in bravura.* METTRE EN FAIX. Si diee di uo puntello eha si dispona per sostanere uo oggetto pesante. I puotali a eerniera che si disponguno sotto i castelli o sotto il secondo ponta iotorno all' argano grande, fanno carico di foraa qoaodo si mettooo in posiziona verticale, a spingooo i bagli all' in su. Parimente, se si cambia uo pezzo di chiglia o di falsa ehiglia ad un vascello in eantiera o in un bacino, si mettono io carico di forza molti puntelli, disponendoli da un punto più lontano obbliquamaote al corpo del vascellu, a facendo in essi forza dal piede. Indi si tolgono dalla ehiglia i tappi sopra i quali il eorpo stesso appoggiava, intaoto cha si eambia il pezzo, a i puntelli trovansi in earico di foraa, sosteoendo in quella parte tutto il peso del bastimeato.

CARLINGA, s. f. CARLINGUE. *THE KEELSON.* V. *Paramezzale.*

*Carlinga di un albero.* CARLINGUE DE MAT. *STEP OF A MAST.* V. *Scassa.*

CARLINO, s. m. GRELIN. *A SMALL CABLE* OR *STREAM CABLE.* V. *Gherlino.*

CARNARA, s. f. E la fune che passa per il calcese dell' albaro maestro, e serve per sostenere i pesi gravi che debbonsi imbarcare nella galea e per alzar la vela.

CAROVANA, s. f. CARAVANE. A CARAVAN. Quantità di bastimenti mercantili che navigano di conserva.

*Fare carovana* è l'unirsi a andare di conserva le navi in viaggio di mare.

*Fare la sua carovana* significa il dovere che aveano i cavaliari della religione di Malta di fare il servizio marittimo, per giungere alle commende e dignità del loro ordine.

CARPENTIERE, s. m. *Maestro d'ascia. Falegname. Legnajuolo. Legnamaro.* CHARPENTIER. CARPENTER, SHIPWRIGHT. Artefice che lavora il legname cull' ascia, con la pialla, e lo riduce a diverse forme e squadratura per applicarlo alla costruzione e al raddobbo de' bastimenti. Egli debbe anche saper lavorare nell' alberatura ed in tutti i pezzi che vi hanno rapporto; quantunque alcuni de' carpentieri di marina siano più particolarmente destinati a questa sorta di lavori sotto il nome di *carpentieri da alberatura* (CHARPENTIERS MATEURS. MAST MAKERS).

*Carpentieri delle fabbriche civili.* CHARPENTIERS DE BATIMENS CIVILS. CHARPENTIERS DE MAISON. HOUSE CARPENTERS. Questi sono diversi da quelli di marina o delle navi, e servono nel lavoro relativo alle case, alle rive, alle fortificazioni.

*Capo carpentiere di una nave.* MAITRE CHARPENTIER D'UN VAISSEAU. CARPENTER OF A SHIP.

*Secondo carpentiere.* SECOND CHARPENTIER. CARPENTER'S MATE.

*Operaj o garzoni carpentieri.* AIDES CHARPENTIERS. THE CARPENTER'S CREW.

CARRETTA (s. f.) *di cannone. Cassa di cannone. Letto di cannone.* Dicono anche *affusto.* AFFUT D'UN CANON. CARRIAGE OF A GUN. Costruzione di legname, sostenuta da quattro ruote di legno non a raggi, ma piene, che serve sulle navi a sostenere i cannoni quasi in equilibrio sopra i loro orecchioni, sicchè si possa facilmente puntarli per mezzo de' conj di mira, messi sotto la culatta.

Le carrette di marina da cannone (Ven. *Letti di cannone alla navarola*) differiscono da quelle di terra, in quanto sono molto più corte e più rinforzate, onde occupino il minore spazio possibile, senza perdere punto di solidità. Vi si allacciano varj paranchi e cavi per manovrarli e farli muovere prontamente da un luogo all' altro sulle loro ruote.

La carretta di cannone di marina (Fig. 30, 31, 32) è composta di due *assi* D D, che chiamansi *sale delle ruote* (ESSIEUX. AXLETREES), ai capi de' quali sono le quattro *ruote* E E (ROUES. TRUCKS) che sono ritenute a luogo da caviechie di ferro K K, chiamate *ancerini* (ESSES D'AFFUT. FORE-LOCKS OF A GUN-CARRIAGE), le quali penetrano e attraversano il corpo dell' asse. Sopra questi due assi si stabilisce un pezzo di legno A, A lungo come tutta la carretta, chiamato *sola* o *fondo* (SOLE ou SEMELLE. SOLE or BOTTOM): si fermano perpendicolarmente sopra le sale, nello spazio compreso tra la sola e la ruote, due pezzi B B, chiamati *le guance* o *fiasche* (LES FLASQUES. THE SIDES or CHEEKS), sicchè tra queste a le ruote resti un piccolo intervallo. Si mette tra le due guance, verso il davanti della carretta, un pezzo C, chiamato *calastrello* (L'ENTRETOISE. THE TRANSOM), il quale in alto è tagliato a semicircolo, per collocarvi il cannone: questo pezzo serve a legare e tenere insieme unite le due guance. Nell' alto di queste, e dirimpetto al calastrello, vi sono due intagli circolari che servono a ricevere gli orecchioni de' cannoni; e chiamansi *gli occhi degli orecchioni* (LES YEUX DES TOURILLONS). Si cuoprono gli orecchiuni con due fasce di ferro, metà diritte, e metà circolari F F, chiamate *piattabande* (PLATEBANDES. THE CAP-SQUARES OF CLAMPS), destinate a tenere a suo luogo l'orecchione. Queste fasce di ferro si fermano con perni a copiglia L L sulla carretta. Per legare e tenere uniti i due pezzi di legno di cui sono fatte le guance, si attraversano con due *chiavarde quadrate* o *perni* G, H, con la teste a punta di diamante fermate a copiglia. M M sono le teste di questi perni, che diconsi *traversanti* (CHEVILLES TRAVERSANTES), perchè attraversano dall' alto al basso i due pezzi che compongono ciascuna guancia: esse sono tutte fermate in alto con copiglie: *gli occhi di ferro* I I (OEILLETS DE FER. LOOPS or EYE-BOLTS), sono destinati ad afferrarvi i paranchi.

La fig. 30 rappresenta il piano di una carretta da trentasei, veduta dall' alto al basso: la fig. 31 la dimostra in elevazione geometrica, vista di fianco o nel verso della sua lunghezza; a la fig. 32 mostra la stessa carretta in elevazione geometrica, vista di dietro. La scala è di quattro linee per piede.

Si aggiunge una tavola delle proporzioni che seguonsi in Francia, per le carrette di tutt' i cannoni di ferro corti ad uso della marina.

L'altezza delle fiasche o guance non è determinata in queste tavole: essa è varia per un cannone del medesimo calibro, secondo che egli è collocato nella prima o nella seconda batteria, o sopra i castelli, poichè varia ancora è l'altezza della soglia dei portelli sopra i ponti, ed il centro dell'anima del cannone, quando è posto sulla sua carretta; dee sempre corrispondere un poco al di sotto della metà dell'apertura del portello, allorchè il cannone si punta orizzontalmente. Si ottiene questa posizione, facendo l'altezza delle guance della carretta eguale a quella della soglia del portello sopra il ponte, e conservando le proporzioni notate poc' anzi per le ruote.

Le carrette inglesi sono differenti dalle nostre. Sono migliori in quanto sono più leggiere ed egualmente solide: non hanno sola. Le guance non sono punto traforate per il passaggio della braca, come nelle carrette francesi; sono scavate nella loro parte inferiore, e la braca ritenuta dalle campanelle pendenti *kk*, da ciascuna guancia, passa sotto la carretta (*Fig.* 8 e 9). Il cannone, non essendovi sola cui si possa appoggiare, si posa sopra un perno di ferro *i*, chiamato *perno del letto*. CHEVILLE OU BOUTON QUI TRAVERSE L'AFFUT. *Bed-bolt*. Furono immaginate delle carrette a perno, disposte a poter girare intorno ad un perno di ferro fitto sodamente sulla piattaforma, portata sopra quattro ruote, come le carrette ordinarie. Con questa industria il cannone si punta più facilmente, e si disordina meno dopo la scarica; ma l'uso di queste carrette non ci è adottato, perchè riescono più pesanti delle altre, più dispendiose e più difficili da risarcire in mare se soffrono qualche guasto.

*Carretta di mortajo*. AFFUT DE MORTIER. CARRIAGE OF A MORTAR.

*Tavola delle proporzioni delle carrette de' cannoni per la marina, espresse in metri e decimali di metro.*

| | CALIBRO DEI PEZZI | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 36 | 24 | 18 | 12 | 8 | 6 | 4 |
| | M. | M. | M. | M. | M. | M. | M. |
| Lunghezza del fondo o sola della carretta | 2,003 | 1,867 | 1,759 | 1,850 | 1,407 | 1,506 | 1,136 |
| Grossezza della sola | 0,122 | 0,108 | 0,090 | 0,095 | 0,081 | 0,068 | 0,054 |
| Lunghezza delle fiasche o guance | 1,867 | 1,758 | 1,651 | 1,542 | 1,407 | 1,326 | 1,05 |
| Grossezza delle fiasche | 0,181 | 0,149 | 0,138 | 0,122 | 0,117 | 0,110 | 0,08 |
| Larghezza al di dentro degli orecchioni | 0,528 | 0,489 | 0,415 | 0,365 | 0,324 | 0,298 | 0,264 |
| Larghezza al di dentro della coletta | 0,637 | 0,555 | 0,501 | 0,447 | 0,392 | 0,365 | 0,338 |
| Distanza del calastrello dall'estremità della sola | 0,244 | 0,230 | 0,218 | 0,203 | 0,189 | 0,172 | 0,161 |
| Grossezza del calastrello | 0,162 | 0,148 | 0,138 | 0,122 | 0,117 | 0,111 | 0,088 |
| Distanza della sala anteriore dall'estremità della sola | 0,352 | 0,544 | 0,298 | 0,271 | 0,244 | 0,216 | 0,189 |
| Lunghezza della sala anteriore da un capo all'altro | 1,488 | 1,353 | 1,218 | 1,110 | 1,028 | 0,947 | 0,838 |
| Grossezza del corpo della sala nel mezzo | 0,189 | 0,178 | 0,162 | 0,149 | 0,142 | 0,135 | 0,122 |
| Lunghezza del pezzo di sala che entra nel mozzo | 0,324 | 0,298 | 0,271 | 0,244 | 0,230 | 0,216 | 0,170 |
| Diametro di questo pezzo | 0,182 | 0,149 | 0,135 | 0,122 | 0,113 | 0,103 | 0,095 |
| Lunghezza della sala posteriore | 1,315 | 1,180 | 1,045 | 1,187 | 1,055 | 0,974 | 0,866 |
| Grossezza del corpo di questa sala nel mezzo | 0,176 | 0,162 | 0,149 | 0,135 | 0,128 | 0,122 | 0,115 |
| Lunghezza del pezzo di sala che entra nel mozzo | 0,298 | 0,271 | 0,244 | 0,218 | 0,203 | 0,189 | 0,162 |
| Diametro di questo pezzo | 0,149 | 0,135 | 0,120 | 0,108 | 0,101 | 0,095 | 0,081 |
| Distanza degli occhi degli orecchioni dall'estremità delle fiasche | 0,244 | 0,230 | 0,218 | 0,189 | 0,176 | 0,162 | 0,142 |
| Larghezza degli occhi degli orecchioni | 0,176 | 0,155 | 0,140 | 0,122 | 0,108 | 0,097 | 0,081 |
| Profondità degli occhi degli orecchioni | 0,108 | 0,099 | 0,090 | 0,081 | 0,077 | 0,072 | 0,063 |
| Altezza delle ruote anteriori | 0,487 | 0,460 | 0,433 | 0,379 | 0,352 | 0,325 | 0,298 |
| Grossezza di queste ruote | 0,176 | 0,162 | 0,149 | 0,135 | 0,129 | 0,122 | 0,108 |
| Diametro del buco di queste ruote | 0,187 | 0,153 | 0,140 | 0,128 | 0,120 | 0,113 | 0,099 |
| Altezza delle ruote posteriori | 0,433 | 0,406 | 0,379 | 0,325 | 0,298 | 0,271 | 0,243 |
| Grossezza di dette ruote | 0,162 | 0,149 | 0,135 | 0,122 | 0,115 | 0,108 | 0,101 |
| Diametro del buco di queste ruote | 0,153 | 0,140 | 0,126 | 0,113 | 0,106 | 0,099 | 0,086 |
| Diametro del buco della braca | 0,122 | 0,108 | 0,101 | 0,093 | 0,088 | 0,081 | 0,074 |
| *Le carrette per i cannoni di bronzo hanno le stesse proporzioni, eccettochè nella larghezza, la quale è come segue per tutti i calibri.* | | | | | | | |
| Larghezza di dentro al luogo degli occhi degli orecchioni | 0,460 | 0,419 | 0,352 | 0,324 | 0,284 | 0,244 | 0,218 |
| Larghezza al di dentro alla coletta | 0,555 | 0,524 | 0,433 | 0,392 | 0,352 | 0,298 | 0,271 |
| | Mir. | Mir. | Mir. | Mir. | Mir. | Mir. | Mir. |
| Pesi delle carrette di cannoni in miriagrammi e decimali di miriagrammo | 62,758 | 45,784 | 35,950 | 28,758 | 21,375 | 18,240 | 12,815 |

CARRO, s. m. CAR. Nelle galee si chiama con questo nome l'estremità più grossa dell' antenna, e la più sottile si chiama *penna*.

*Fare il carro con l'antenna.* Ven. *Buttor de brazzo.* E far passare l'antenna con la vela spiegata dall' un lato all' altro dell' albero.

*Fare il carro a secco.* E far passare l'antenna dall'un lato all'altro dell'albero senza che sia spiegata la vela.

CARRO (s. m.) *di corderia.* CHARIOT ou CARROSSE DE CORDERIE. *Sledge.* Dicesi anche *carro della pigna* (CHARIOT DE TOUPIE. *Sledge of the laying top*). È un carretto a quattro ruote che sostiene la corda che si vuol commettere e la pigna, la quale per la sua figura conica a por le incanalature scolpite nella sua superficie guida il torcimento dei cordoni co' quali si forma la corda (Fig. 110).

CARRONADA, s. f. CARONADE. *Carronade.* Cannone corto che porta palle di enorme grandezza, così nominato da Caron scozzese, il quale ne fu l'inventore. Ha il vantaggio del grande calibro e del minor peso a confronto dei cannoni che sono generalmente in uso nei vascelli di guerra, ma con lo svantaggio della portata molto minore.

CARRUCOLA. V. *Bozzello.*

CARTA (s. f.) *marina* o *idrografica.* CARTE MARINE ou HYDROGRAPHIQUE. *A chart* or *map of the sea.* Le carte marine sono rappresentazioni sul piano di una estensione più o meno grande di mare, delle coste che lo contermiano, delle isole, dei banchi, degli scogli che in esso incontransi, nelle quali notansi le profondità dell'acqua rilevate con lo scandeglio. Sopra queste mediante le osservazioni fatte nella navigazione del mezzodì d'un giorno al mezzodì del giorno susseguente insieme combinate, si debbe riconoscere la direzione del viaggio fatto, la posizione attuale del bastimento e la direzione del viaggio da farsi. Le osservazioni sono del cammino percorso, dei rombi di vento che si segui, della deriva del bastimento, le quali si trasportano con la scala e col compasso sulla carta stessa. Questo si dice *puntare la carta* o *carteggiare* (POINTER LA CARTE. *To prick the map*).

Le carte propriamente dette idrografiche sono di due sorte, distinte coi nomi di *carte piane* e di *carte ridotte* o di *mercatore.* CARTES PLATES et CARTES RÉDUITES. *Plain charts*, and *Mercator's charts.* I punti della superficie del globo si determinano per l'intersezione dei circoli meridiani, dell'equatore e dei circoli paralleli, i quali tutti s'intendono divisi in 360 parti che diconsi gradi. I gradi dei meridiani, che sono circoli massimi, sono eguali in tutti i meridiani, e diconsi gradi di latitudine, i quali si numerano dall' equatore ai poli sino ai 90. La loro misura sopra la superficie del globo si valuta di 20 leghe marine o 60 miglia. I gradi dell' equatore, che è un circolo massimo, servono alla misura della longitudine, e si numerano da un punto di convenzione verso ponente o verso levante (V. *Longitudine*). I gradi dei circoli paralleli, che sono circoli minori della sfera, esprimono anch' essi la longitudine, ma la loro misura è minore di quella del grado dell'equatore, in ragione del raggio al coseno di latitudine. Tanto i meridiani quanto i paralleli nelle carte marine che diconsi *piane*, si rappresentano con linee parallele, distanti l'una dall'altra un grado di circolo massimo; le prime vanno con direzione dalla parte di Sud a quella di Nord, le seconde tagliano le prime ad angolo retto con direzione dalla parte di Ovest a quella di Est. È necessario che i meridiani siano così rappresentati, affinchè la linea lossodromica, che nella carta si rappresenta per una retta, possa tagliare i meridiani tutti allo stesso angolo, come li taglia la lossodromica (V. *Lossodromica*). È manifesto che tali carte sono necessariamente fallaci, e che le distanze e posizioni rispettive dei luoghi non corrispondono alle vere, poichè di fatto i meridiani convergono verso i poli, e i gradi dei circoli paralleli sono minori a misura che questi circoli sono a maggiore latitudine. Tuttavolta se la carta piana rappresenti una estensione di pochi gradi di latitudine, e vicina all' equatore, potendosi riguardare, senza errore sensibile, come piana la parte di superficie sferica che vi è compresa, anche le distanze e le posizioni si accostano all' esattezza: e si può anche avere una maggiore quanta alle distanze, se per la misura del grado di longitudine si prenda quella del grado del parallello medio aritmetico tra i due che contermiano la carta stessa.

Per ovviare a questa imperfezione delle carte piane Eduardo Wright scozzese e Gerardo Mercatore fiammingo inventarono la costruzione delle carte ridotte. Anche in queste i meridiani e i paralleli sono rappresentati con linee parallele che si tagliano ad angoli retti. Le linee rappresentanti i paralleli sono divise in parti eguali a quelle nelle quali è diviso l'equatore. Ma le linee

rappresentanti i meridiani sono divise in parti disuguali e crescenti dell'equatore verso i poli, con la stessa legge con la quale decrescono i gradi di longitudine nei circoli paralleli. Questi gradi si diminuiscono in ragione del coseno di latitudine al raggio, o sia in ragione del raggio alla secante dell'arco di latitudine. Quindi posto il raggio 1000000, e dedotto per ogni minuto di grado il valore della sua secante, indi sommando insieme tutti gli aumenti della secante dell'angolo crescente di un minuto sopra la secante del precedente sino ai 60′, si ha la misura della lunghezza da attribuirsi nel meridiano della carta ridotta, ed ogni grado. Così, per esempio, il grado di longitudine nel parallelo corrispondente al grado 60° di latitudine è la metà del grado misurato nell'equatore, e il grado del meridiano è il doppio della misura reale dello stesso grado. Perciò è evidente che servendosi del grado del meridiano così accresciuto, e che rappresenta sempre la misura di 20 leghe marine, per esplorare la misura del grado di longitudine, si troverà che questo nel parallelo di 60° di latitudine è di 10 leghe. Sicchè le carte ridotte, come avverte Bouguer, si possono riguardare come una raccolta di carte piane fatte con iscale diverse e poste vicine l'une all'altra, servendosi delle quali si hanno più esatte le distanze e le posizioni de' luoghi.

Secondo che le scale di queste carte, tanto piane quanto ridotte, sono maggiori o minori, diconsi le carte *a grandi* o *a piccoli punti* ( A GRANDS OU A PETITS POINTS ).

Si costruiscono ancora per uso della marina delle carte dette *di distanza*, nelle quali non si segnano gradi, ma soltanto le terre che sono in vista, e a queste si appone una scala di leghe o di miglia. Esse riescono utili se non sono di grande estensione, e se rappresentano esattamente l'andamento delle costa.

Altre carte diconsi *piani*, e rappresentano piccoli tratti di mare, come una baja, una rada, le foci di un fiume navigabile, e a queste si aggiunge una scala di tese o di piedi. In tutte le carte marine si delineano una o più rose di venti con alcuni raggi prolungati per indicare le posizioni de' paesi rispetto ai rombi dei venti. Le carte dove sono accuratamente notati gli scandagli si apprezzano moltissimo.

Finalmente si hanno delle carte le quali rappresentano l'aspetto delle terre come compariscono vedute da varj punti sul mare.

*Carte di bordo. Documenti di bordo.* PAPIERS DE BORD. Carte che il capitano di un bastimento armato in corso è obbligato di aver a bordo, e sono l'atto di proprietà del bastimento, l'atto di nazionalità, il ruolo dell'equipaggio, le pòlizze di carico, le lettere di marco, i contratti di noleggio, i processi verbali di visita, le quietanze dei pagamenti o fedi di cauzione delle dogane per non essere trattato come un pirata, se è preso dal nemico.

CARTABON. V. *Quartabuono.*

CARTATUCCE, s. f. pl. *Fusecche.* GARGOUSSES A FUSIL. *Cartridge of a musket.* Cariche da moschetto preparate.

CARTEGGIARE. V. *Puntare la carta* e *Carta.*

CARTELLA *di poppa.* V. *Arcaccia.*

CARTOCCIO, s. m. GARGOUSSE. *The cartridge of a cannon.* È un sacchetto cilindrico di carta comune, di pergamena o di tela, che contiene la carica di un cannone secondo il suo calibro.

*Portacartocci.* PORTE-GARGOUSSES. GARDE-FEU. *Cartridge-box.* È un cilindro di legno con un coperchio a scatola capace di un cartoccio. Il coperchio è attaccato al cilindro con una funicella, e si ha cura che chiuda bene, sicchè il fuoco non possa comunicarsi all'interno del cilindro, allorchè nel tempo dell'azione si trasportano i cartocci alle batterie. D'ordinario è dipinto di rosso, col numero indicante il calibro cui deve servire.

*Cartoccio di mitraglia.* CHARGE A MITRAILLE. *Case-shot.*

CASERNA, s. f. *Caserma.* CAYENNE. *An old ship* or *hulk.* È il corpo di una vecchia nave disarmata, nel quale i marinaj che arrivano dalle classi per essere poi imbarcati sopra i bastimenti da guerra, si custodiscono e si mantengono alla razione giornaliera.

CASSA (s. f.) *d'armi.* COFFRE D'ARMES. *A chest to contain small arms.* È una cassa grande che si tiene sopra il cassero per riporvi pistole, sciabole, scimitarre, picche, ecc. che il capitano d'armi distribuisce all'equipaggio all'occasione di combattimento.

*Cassa di cartocci.* CAISSON A GARGOUSSES. *Cartridge-chest.*

*Cassa di fuochi d'artificio.* CAISSE A FEU OU CAISSE D'ARTIFICE. *A fire chest.* Cassa di sì fatti fuochi che si tiene sopra i castelli quando si dubita dell'arrembaggio. Le mine per accenderli passano a traverso dei ponti de' castelli, sotto i quali l'equipaggio, quando il nemico è a bordo, si ritira, e coglie il momento per darvi fuoco; la

esplosione che ne segue rompe e rovescia tutto quello che vi è dintorno, senza danneggiare molto i ponti, facendosi per la direzione dove la resistenza è minore. Si profitta allora del disordine prodotto tra i nemici con questa esplosione per fare una sortita e respingerlo. Le navi mercantili inglesi fanno uso di questo mezzo di difesa.

*Cassa di bordo. Cassa di marinaro.* COFFRE DE BORD. *A SEA CHEST, A SAILOR'S CHEST.* Grossa cassa d'abete, che serve ai marinaj per mettervi diversi effetti al coperto delle ingiurie dell'aria.

*Cassa da zavorra, per ajutare a carenare la nave.* PARQUET DE CARÈNE. *A BULK HEAD OR INCLOSURE OF PLANKS IN THE INNER SIDE OF A SHIP, WHEREIN THEY KEEP THE BALLAST, TO HELP THE SHIP DOWN, WHEN CAREENING.* Spazio chiuso da tavole al fianco interiore del bastimento, onde riponendovi della zavorra sbandi più dal lato che si vuole, per carenarlo.

*Casse.* CLOISONS DE LA CALE DANS LA LONGUEUR DU VAISSEAU. *BULK-HEADS OF THE HOLD BUILT UPON LENGTH-WISE.* Divisioni, tramezzi, paratie nel fondo del bastimento, che ne separano varj tratti in lunghezza.

CASSA, s. f. CAISSE. *Cassa galleggiante.* CAISSE FLOTTANTE. *A MOORING BUOY.* Sono casse grandi di legno grosso, quadrate, foderate, incatramate e bene calafatate, a modo di chiudere il passaggio all'acqua nel loro interno, onde restino vote, e galleggino. S'immergono parecchie di queste casse in una rada, dove sono tenute al fondo del mare ciascuna con un'ancora e con una catena. Nella facciata superiore della cassa vi è un grosso anello di ferro, che serve ad amarrare i bastimenti che arrivano, e ancora per punto d'appoggio onde tonneggiare i bastimenti da un sito all'altro della rada (Fig. 99).

*Casse per appuntellare le navi.* CAISSES POUR ACORER LES VAISSEAUX, OU CAISSES D'APPUI. *A CONTRIVANCE, TO PREVENT SHIPS FROM BEING CAMBERED, WHILE LAYING UP: IT CONSISTS OF TWO LARGE EMPTY CHESTS, CAREFULLY CAULKED UP, WHICH THEY PLACE UNDER THE STERN OF A SHIP, THE WEIGHT OF WHICH BEARS UPON THESE CHESTS, BY MEANS OF SEVERAL PROPS FASTENED BELOW ON THE CHESTS, AND ABOVE ON THE SHIP'S COUNTER.* Sono casse molto grandi di legno, fatte come le precedenti, che parimente si tengono vote di dentro. Si collocano queste casse dietro alle navi disarmate in porto, coll'oggetto d'impedirne l'inarcamento. Si fa che la poppa della nave appoggi sopra queste casse, mediante un numero di puntelli verticali, i piedi de'quali posano sulle casse, e le cime sorreggono il forno di poppa. Combinando queste casse in modo che la loro tendenza a sollevarsi sull'acqua resista almeno del pari allo sforzo opposto della poppa della nave, la quale gravita incessantemente all'ingiù, si ottiene che la parte posteriore della nave trovi della resistenza ad abbassarsi per il suo peso, e la nave s'inarchi più difficilmente (Fig. 100).

*Cassa di bozzello o di taglia.* CAISSE DE POULIE. *SHELL OF A BLOCK.* È un pezzo di legno lavorato ed incavato per contenere il raggio della taglia o bozzello, o i raggi, se ve n'è più di uno.

CASSA *delle cubie.*, s. f. comp. *Pila delle cubie. Gatta.* Nap. *Cavone.* GATTE. *MANGER.* Spazio chiuso all'altezza d'appoggio, con una paratia di tavole forti, particolarmente su tutta la parte davanti del primo ponte, per ricever l'acqua che scola dalla gomona quando si salpa l'ancora, o quella che potrebbe entrare dal mare per le stesse cubie.

La cassa occupa tutto il davanti della nave, dalla ruota di prua sino alla paratia ch'è eretta verticalmente sul primo ponte, all'altezza del bordo inferiore delle cubie, ed attraversa da un bordo all'altro la nave. Questa paratia, che è bene calafatata e incatramata, è sostenuta all'indietro da alquanti bracciuoli, un ramo de'quali è inchiodato sul ponte, e l'altro su i piè dritti della paratia.

*Paratia della gatta.* CLOISON DE LA GATTE. *MANGER-BOARD.*

*Ombrinali della gatta.* DALOTS DE LA GATTE. *SCUPPER-HOLES OF THE MANGER.*

Si fanno a livello del ponte e inclinati obbliquamente verso il mare e all'indietro, due buchi od ombrinali, per lo scolo delle acque che si adunano nella cassa, e che senza la paratia della cassa stessa o pila, si spanderebbero per tutto il ponte con incomodo all'equipaggio che vi è alloggiato.

*Cassa di regia.* Lo spazio compreso dai majeri della bordatura della nave sino alla linea del forte.

*Cassa di corridore.* Lo spazio compreso dai majeri della bordatura tra il primo ponte e il secondo.

CASSERO, s. m. GAILLARD D'ARRIÈRE. *QUARTER-DECK. Castello di poppa.* Mezzo ponte della nave che comincia dalla parte posteriore della nave agli stili o piè dritti di poppa, e

termina alla distanza di alcuni piedi oltre l' albero di maestra nelle navi maggiori, e un poco all' indietro dello stesso albero nelle navi minori e nelle fregate. V. *Castelli*.

CASSERETTO, s. m. DUNETTE. *The poop of a ship of war*. Il piano più elevato della nave, sopra la parte posteriore del cassero da alquanti piedi davanti all' albero di mezzana sino al coronamento della nave, e serve di coperto e di soffitto alle stanze che si fanno in questa parte per gli uffiziali, e che nelle navi da guerra sono la camera del consiglio e la stanza del generale, e nelle fregate sono la *tuga*, la camera del capitano e quella del primo tenente. Sopra questo ponte si fanno tutte le manovre dell' albero di mezzana, ed una parte di quelle dell' albero di maestra. Vi sono due scalette laterali per discendere al cassero. Nelle navi da guerra inglesi vi è una sola scala nel mezzo.

Il mezzo della facciata del casseretto dentro della nave, che non è occupato dalle scale, è guernito di una balaustrata che si chiama *parapetto del casseretto* ( FRONTEAU DE LA DUNETTE. *The breast-work of the poop*. )

*Scala del casseretto*. ÉCHELLE DE LA DUNETTE. *The poop-ladder*.

*Stanze sul casseretto*. LOGEMENS SUR LA DUNETTE. *Top-gallant poop or poop-royal*. Queste però nella costruzione moderna si sono soppresse, perchè davano soverchia altezza alla poppa, e nocevano alla navigazione, particolarmente quando la nave andava stretta al vento.

Si fanno per l' ordinario sul casseretto, babordo e tribordo, e affatto verso l' indietro, due camerette molto basse per il capo dell' equipaggio e per il primo piloto; e talvolta ancora nelle navi di primo rango, delle camere per gli uffiziali; ma è miglior consiglio di non fare tutti questi alloggi alla poppa, i quali accrescono l' altezza del castello, e danneggiano la navigazione.

Sul casseretto ne' combattimenti si dispone la maggior parte della moschetteria delle navi.

CASSONE, s. m. CAISSON. *Locker*. Specie di baole collocato all' indietro della nave nella gran camera e nella camera del consiglio, o in un canotto o in una scialuppa, e serve a tenervi rinchiusi varj effetti. Il coperchio di questi cassoni è orizzontale: quando si apre resta appoggiato al bordo della nave o dalla scialuppa.

*Cassoni della gran camera*. CAISSONS DE LA GRANDE CHAMBRE. *Lockers of the great cabin or ward-room*.

*Cassoni da polvere o cassoni da cartocci*. CAISSONS A POUDRE ou CAISSONS A GARGOUSSES. *Cartridge-chests, which contain the filled cartridges in a ship's magazine*. Sono paratie stabilite ai lati della nave nella stiva, per rinchiudere degli spazj atti a contenere una certa quantità di cartocci carichi, onde averli pronti in un combattimento: queste paratie si fanno di legno d' abete, lasciando tra di esse un passaggio sul mezzo della nave.

Le casse da polvere debbon essere ben secche, di asse doppie, foderate e ricoperte di tela. Se ne dispongono per lo più due vicine a tribordo e due a babordo sul tavolato o paglioolo del magazzino della polvere; e se ne mette anche una per parte sul davanti sotto il tavolato della fossa dei lioni, per tenere de' cartocci pronti e vicini ai cannoni che sono da questa parte della nave. Nel caso di combattimento si fanno passare i cartocci nelle batterie, per alcune piccole boccheporte che sono aperte a questo oggetto sopra l' intervallo tra queste casse, nel tavolato che è immediatamente superiore, e nel primo ponte della nave.

CASTAGNOLA, s. f. TAQUET. *Cleat, kevel, wedge*. Pezzo di legno fatto a uso di bietta, il quale s' inchioda sovra un altro legno come antenna, albero o simile, per dar volta a cavi. V. *Tacchetto*.

*Castagne*. ELINGUETS, LINGUETS. *Pawls*. V. *Argano*.

CASTELLI, s. m. pl. GAILLARDS. *Castles*. I castelli sono i ponti più elevati nelle navi, ai quali manca la parte tra l' albero di maestra e quello di trinchetto; onde vengono a farsi due mezzi ponti che sono a livello tra di loro, de' quali uno si chiama *castello di poppa o cassero*, l' altro *castello di prua*. Si comunica da un castello all' altro per un passaggio interno stretto che chiamasi *passavanti* (Ven. *Spassizadi*) da amendue i lati della nave. Nello spazio che resta tra i castelli e i passavanti, si collocano sopra le morse la scialuppa e il canotto nel tempo della navigazione. I castelli sono armati di un certo numero di cannoni, di calibro minore di quelli del secondo ponte.

*Castello di poppa o cassero*. GAILLARD D'ARRIÈRE. *Quarter-deck*. Principia dagli stili di poppa e termina ad alquanti piedi sul davanti dell' albero di maestra nelle navi

maggiori, e all' indietro di quest' albero nelle navi minori o nelle fregate.

*Castello di prua.* Gaillard d'avant. *Fore-castle.* Comincia dalla boccaporta della camera delle sartie, che o' è interamente coperta, e si estende verso il davanti della nave sino al parapetto della costa ultima a prua.

CASTIGARE *un marinajo. Mandare un marinajo all' argano.* Envoyer un homme au cabestan. *To send a man to the capstan to be flogged.*

CASTORE e *Polluce.* V. *Fuoco s. Elmo.*

CATACOUA. V. *Pappafico.*

CATENA, s. f. Chaine. *Chain. Catene de' pennoni.* Chaines de vergues. *Yard-chains* or *top-chains.* Catene di ferro che si attaccano ai pennoni bassi e si assicurano alle barre di gabbia, ad oggetto che se in un combattimento vengono a restar tagliati gli amanti o le drizze, i pennoni non cadano, ma restino sospesi al loro luogo.

*Catene del timone.* Chaines du gouvernail. *Rudder-chains.* Sono catene che s' incocciano da ciascun bordo con una estremità ad occhi di ferro fitti nel timone, all' altezza della linea d' acqua, e coll' altra estremità si fermano al bordo della nave. Il loro uso è di ritenere il timone ed assicurarlo dai colpi di mare onde non si perda.

*Catena di porto.* Chaine de port. *The boom* or *chain of a harbour.* Sono più catene di ferro o talvolta una sola che si distende all' ingresso di un porto, per chiudere il passaggio ai bastimenti. Quando l'entrata del porto è grande, queste catene sono sostenute sopra punti d' appoggio disposti di tratto in tratto. Chiamansi egualmente catene per analogia de' pezzi di legno intraleiati tra di loro, che servono allo stesso uso di barricare il porto. Il nome di catena si applica altresì all' entrata di un porto che si suol chiudere con una catena; come a Tolone *la Catena vecchia* e *la Catena nuova* (La chaine vieille et la chaine neuve), cioè, l' ingresso del porto vecchio, e quello del porto nuovo. V. *Barricata.*

*Catena di rocce o scogli.* Chaine de rochers. *A ridge of rocks* or *ledge.*

CATRAMARE, v. a. *Incatramare.* Goudronner. *To tar, to pay with tar.*

CATRAME, s. m. Goudron. *Tar. Resina, ragia* liquida, di colore oscuro, che stilla dagli abeti e pini o di per sè o per incisioni che si fanno al tronco dell' albero. Il catrame viene principalmente dal Nord. Danzica ne dà molto; ma il più stimato è quello della Finlandia, che d' ordinario si carica a Stockholm. Se ne ha anche da alcune parti montuose delle provincie meridionali della Francia. Il buon catrame si conosce, esaminando se egli è ben liquido, di grana fine ed eguale, senza essere mescolato con acqua; se il suo colore non sia oscuro, ma si accosti al giallo.

Tutti sanno che il catrame s' impiega nella marina per imbrattare il legname, onde garantirlo dall'acqua e dalle ingiurie dell'aria, e conservarlo: parimente per preservare le corde dall' umidità. Si applica caldo al legno, e soltanto tepido alle corde. Generalmente se è troppo cotto, perde la sua qualità.

Vi è una maniera artificiale di estrarre il catrame, la quale consiste nell' adunare de' tronchi di vecchi pini sopra uno spazio alquanto elevato e convesso, murato con calcestruzzo, e circondato con un canale per ricevere il liquore che debbe uscire dal legno. Fatto il cumulo di questi legni a piramide, si ricopre di sottili rami della stessa specie d' alberi, si circonda tutto di terra e di zolle erbose, come si usa per fare il carbone: appiccandovi il fuoco, cola tutto all'intorno il catrame, che si raccoglie in una tina. Il catrame però che si ottiene con questa operazione, è di qualità inferiore a quello che naturalmente stilla dagli alberi.

CATRAME *minerale.* Goudron minéral. *Coal-tar.* Catrame estratto dal carbone di terra.

Sono parecchi anni che lord Dundonald scozzese inventò un metodo per estrarre il catrame dal carbone di terra. Questo metodo è noto in Francia. Faujas de s. Fond, che aveva fatto con questo oggetto un viaggio in Inghilterra, ed aveva visitati gli stabilimenti di lord Dundonald, ne fece l' esperienza in piccolo a Parigi al giardino delle piante, alla presenza de' ministri delle finanze e della marina.

Essendo stato adottato questo catrame in Inghilterra da molti capitani di bastimenti mercantili, esso acquistò una riputazione e un certo spaccio; poichè, come dice Voltaire, non basta essere celebrato con piccoli libri, bisogna essere comperato. Molti certificati assicurano che questo catrame ha la qualità d' impedire del tutto ai vermi o bisce di mare, di mordere il contrabbordo di tavole, se ne sia spalmato; o almeno di preservarlo per più lungo tempo di quello che si ottenga col catrame vegetabile comune.

Sino a che nuove sperienze, fatte con tutta la esattezza e coll' imparzialità necessaria, stabiliscano le idee su questa proprietà del catrame minerale, la quale però è confermata da molti costruttori, si possono premettere alcune nozioni certe su di questo importante argomento.

Si estrae da una misura chiamata *calderone* (CHALDRON), equivalente a dodici sacchi di carbone di terra o a 2800 libbre all' incirca, un barile di catrame di due quintali. Se ne prepara e si cuoce di più una parte, per farne una specie di pece secca; se ne ricava anche una vernice nera e una vernice chiara, la quale si stende sulle opere morte delle navi.

Questo catrame è di più caro prezzo del catrame vegetabile, poichè costa (1789) circa 15 lire al quintale; ma si pretende ch'egli si distenda e penetri di più, e che per questa ragione si abbia del risparmio: oltre ciò si assicura che le spalmature fatte con esso durino più lungamente.

A giudicarne dall' apparenza, e pei principj fisici, si dee credere che, provenendo dal minerale, egli sia più oleoso e più impenetrabile all'acqua, di quello che il catrame vegetabile; che abbia una grana più fine; che l' intonico fatto con questo sia più tenace e più durevole, ciò che è molto interessante da stabilire.

Il modo di servirsi di questo catrame e di questa pece secca minerale, nel contrabbordare una nave supposta nuova e fatta in un bacino, è il seguente:

1.° Debbonsi impeciare i commenti dell' opera viva con della pece secca, come si fa d'ordinario.

2.° Si lasciano seccar bene i majeri, e scegliendo un tempo secco, si spalmano da per tutto con uno strato di catrame ben bollente.

3.° Dopo seccato questo intonico, e avendogli lasciato il tempo necessario per penetrare nel legno, si prendono de' fogli di carta grossa grigia, fatta di vecchia stoppa nera. Si tuffa ciascun foglio in una caldaja di catrame bollente, e si lascia scolare e seccare.

4.° Si dà alle tavole del contrabbordo una mano dello stesso catrame ben caldo in quella facciata che si debbe applicare alla nave, osservando che le tavole siano ben secche, e il catrame ben bollente, affinchè penetri meglio.

5.° Si fa una preparazione ai chiodi che debbono servire per il contrabbordo, la quale consiste nel mettere una certa quantità di detti chiodi in un paniere di fil di ferro o in una pignatta di ferro traforata con molti buchi, facendoli riscaldare sopra un fuoco ardente: riscaldati, s' immergono in una caldaja di catrame ben calda, e dopo d' aver lasciato scolarne il superfluo, si levano dal paniere e si distendono ad uno ad uno sopra un pavimento di mattoni o di pietre, o pure sopra una lastra di banda, e si lasciano seccare. Acquistano in questo modo una vernice nera che li difende dagli effetti del sale marino, che altrimenti darebbe loro la ruggine, onde potrebbero svellersi, e il contrabbordo senza questa precauzione ne risentirebbe molto danno.

6.° Si applica ai majeri dell' opera viva la carta grigia incatramata, e sopra questa il contrabbordo che vi s' inchioda con i chiodi verniciati e bastantemente seccati.

7.° Si dà con del catrame ben caldo una mano a tutta la parte esteriore del contrabbordo, ed ai commenti con della pece secca. Dopo aver riscaldato questo primo intonico, per farlo ben entrare nel legno, gli si dà un ultimo spalmo con pece secca ben bollente, che bisogna lasciar diseccare quanto tempo è necessario. Il color nero che questo intonico dà alla parte del bastimento che è sott' acqua, non piace a molti i quali preferiscono il colore bianco, e lo riguardano come un ornamento della nave: ma oltre che questo è un pregiudizio d' abitudine, posto che l' operazione qui indicata abbia le virtù che se le attribuiscono, si può egli far entrare anche per un momento in paragone il colpo d'occhio, col vantaggio che si ha da un contrabbordo più durevole, e sopra tutto, se per questo mezzo egli è garantito per più lungo tempo dal morso delle bisce? La vernice nera e chiara, estratta dal carbone di terra, serve a imbrattare, come si fa colle resine, gli alberi, i pennoni, le balaustrate ecc. Si può fare uso dell'una e dell'altra, macinandole con dei colori tratti dalle terre, come si fa coll'olio di lino. Si pretende che ciò sia più economico, perchè si distendono di più. Si bada di macinare i colori più fini e più brillanti con la vernice chiara.

Possono servire questi catrami, pece e vernice per imbrattare e intonacare le botti da acqua.

L'opinione di molti in Inghilterra, l'uso considerabile che si fa di queste materie, un gran numero di certificati di capitani

ritornati da lunghe campagne, la stessa opinione stabilita in Olanda, e appoggiata a processi verbali di saggi fatti dall'ammiragliato di Amsterdam, o in Europa alle dighe, o in mare, sopra gran numero di bastimenti da guerra e da commercio, che passarono la linea e i tropici, la verità delle prove rivestite di forme autentiche, come sono le sottoscrizioni de' capi dell' ammiragliato o le deposizioni de' borgomastri, degl' ispettori delle dighe, de' capitani d alto bordo e de' capitani di legni mercantili, con giuramenti in presenza di pubblici uffiziali, tutte queste cose sembrano confermare 1.° che il catrame minerale preserva realmente il legname dagl' insulti de' vermi di mare; 2.° ch' egli penetra più addentro e dura più lungamente del catrame vegetabile; 3.° che il carenaggio fatto con pece secca meseolata con questo catrame, è più brillante di quello che fatto con qualunque altra materia; 4.° che l'intonico fatto con questo catrame è più penetrante e più solido; 5.° che l'imbrattare i pennoni e i cavi con la vernice estratta dal carbone di terra, li rende più atti a resistere alle pioggie e ai grandi calori, e preserva più efficacemente i pezzi dalle filtrazioni dell'aequa, avendo insieme la qualità di riescire più gradevole all' occhio. Tutte queste considerazioni fanno bramare che siano raffermati fatti cotanto importanti con esperienze continuate.

CAVALLETTO, s. m. CHEVALET. *Cavalletto di commettitura.* CHEVALET DE COMMETTAGE. *TRUSSELS IN A ROPE-YARD.* Istromento di corderia. È alto circa due piedi e qualche pollice, la cui parte superiore è armata di parecchie caviglie di legno. Serve a sostenere a certa distanza tra di lero le matasse di filo che stendonsi lungo la corderia, per formare i cavi, e a sostenere ancora le corde, affinchè non si strascinino in terra, quando si commettono ( Fig. 119 ).

*Cavallette de' segatori a filo.* CHEVALET DES SCIEURS DE LONG. *A SAWYER's JACK.* Specie di cavalletto alto sei piedi, che serve a sostenere i pezzi di legno che si vogliono segare, dove uno de' segatori sta sopra il pezzo e l'altro guida la sega stando di sotto. V. *Piedica.*

*Cavalletti di ferre.* CHEVALETS DE FER. *IRON-CLAWS.* Servono per sostenere i legni quando si espongono al fuoco per torcerli.

*Cavallette con mulinello.* CHEVALET A ROULEAU. *A ROLLING FOR PASSING THE CABLES FROM ONE PLACE TO ANOTHER.* Serve per facilitare il passaggio di un grosso cavo da un sito all'altro.

*Cavalletti* sono anche due legni sopra i quali si posa lo schifo nella galea. V. *Morse.*

CAVALLONE, s. m. LAMES. MONTURES. *THE SURGES, WAVES. THE ROLLING WAVES OF THE SEA OR BILLOWS OF THE SEA.* Gonfiamento dell'aeque, quando per venti o per burrasca le onde si sollevano oltre l' usato.

CAVASTRACCI, s. m. comp. Ven. *Garagolo.* TIRE-BOURRE. *WORM OF A CANNON.* Istromento di artiglieria per estrarre dai cannoni e dai moschetti lo stoppaccio. La fig. 330 mostra il cavastracci de' cannoni.

CAVETTO, s. m. Diminutivo di cavo. *Funicella, cordicella, sagola.*

CAVI ( s. m. pl. ) *di ritegno.* CABLES DE RETENUE. *TWO THICK CABLES FASTENED TO THE FORE-PORT OF A SHIP ON THE STOCKS WHEN PREPARING TO BE LAUNCHED, AND WHICH ARE CUT WITH HATCHES THE MOMENT THE SHIP IS TO GO OFF.* Chiamansi cosí, nella manovra di varare una nave all'acqua, due grosse gomene che ritengono la nave, dopo che si sono levati i puntelli che la sostenevano sul cantiere: tagliansi queste gomone a colpi di scure, quando si dà il segnale di lasciar andare la nave in acqua.

CAVIGLIA, s. f. *Cavicchia, cavicchio, piuolo.* GOUENABLE. *TREE-NAIL OR TRUNNEL.* Pezzo di legno a guisa di chiodo che s'impiega in molto numero nella costruzione delle navi, per unire insieme varj pezzi, e particolarmente i majeri o tavole del fasciame con le coste. Le caviglie hanno il vantaggio, a confronto dei perni o chiodi di ferro, di non essere soggette alla ruggine, di legar meglio col legeame che è loro omogeneo, e di empiere sempre bene ed esattamente il buco che turano, percioechè essendo serrate allo stesso per la forza de' colpi co' quali furono conficcate, non possono se non che gonfiarsi per l' umidità; laddove i perni o chiodi di ferro si assottigliano col tempo per la ruggine, e rodono e guastano il legname. È da desiderare che nelle costruzioni si diminuisca il numero delle caviglie o chiodi di ferro, e che vi si sostituiscano delle caviglie di legno.

*Caviglie della ruota del timone.* POIGNÉES DE LA ROUE DU GOUVERNAIL. *SPOKES.* Sono confitte ai quarti della ruota del timone, parallele all' asse, che s' impugnano per farla girare. V. *Timone.*

*Caviglia da impiombatura.* ÉPISSOIRE. *MARLING-SPIKE OR SPLICING-FID.* *Cornette da impiombare.* Istromento di ferro o di legno

duro, che si adopera per impiombare le corde. Ve n' ha di diverse grandezze, secondo la grossezza delle corda cui debbe servire.

Ha la forma di un corno, puntuto ad una estremità e un poco curvo. Serve nell' impiombare, a disgiungere i cordoni per poter introdurre tra questi le cime degli altri cordoni che vi s'intralciano dentro e si fermano. Quando la corda è grossa e dura da maneggiarsi, si caccia la caviglia a colpi di maglio. La fig. 181, in *h*, *i*, *k*, rappresenta queste caviglie.

CAVIGLIA *a conio*. Epite. Piccola cavicchia di legno a quattro facce e puntuta, di cui si fa uso per turare i buchi fatti dai chiodi nel vivo della nave che si carena, dopo d'averla sfoderata. Si cacciano queste cavicchie a colpi di maglio; indi si tagliano a raso delle asse. Si fanno altresì di queste cavicchie quadre e puntute per conficcarle nella testa delle cavicchie maggiori di legno, nelle quali s'introducono per un taglio fatto con uno scarpello. L'effetto è d'ingrossare le cavicchie maggiori, e farle stare più ferme nel loro buco.

*Lo scarpello da incavigliare* ( Épitoir ) è lungo un piede all' incirca, e termina in punta quadra piramidale, lunga a un dipresso due pollici e mezzo. Serve ad aprire la testata della caviglia maggiore dopo che è conficcata, e preparare il luogo per introdurre e conficcare la caviglia a conio.

CAVIGLIOTTO, s. m. Chevillot. *Toggel* or *a belaying pin*. Si dà questo nome a certe caviglie di legno tornite, che servono nelle manovre; altre, come *m m* (Fig. 121) per allacciarvi le estremità inferiori delle manovre correnti; altre, come *k*, più particolarmente denominate in francese quinconneaux, sono attaccate per il loro mezzo ai pennoni dei pappafichi, e servono per tenere le mantiglie delle gabbie, quando si ammainano i pappafichi, ai quali d'ordinario servono di scotte.

*Rastelliera a cavigliotti*. Ratelier a chevillots. *Cross-piece of a windlass* or *any range fixed to the shrouds etc. in which belaying pins are fixed. A range of belaying pins*. (*m m* Fig. 121). È un pezzo di legno guernito di un numero di cavigliotti, che si mette verso il basso delle sartie o contro il bordo del bastimento o in altro luogo per allacciarvi delle manovre, come alle castagnole o tacchetti. Non sono però in uso nelle navi da guerra, perchè non sarebbero abbastanza forti.

CAVIRARE. V. *Abboccare*.

CAVO, s. m. Ven. *Cao*. Corde. *A rope*. Cavo si dice nella marina ogni fune o corda sì piccola che grossa. L'insieme delle corde più piccole chiamasi ( Ven. ) *caolame*.

*Cavo dell' ancora. Gomona*. Cable. *Cable*.

*Cavo piano*. Franc funin. *A white hawser, a large untarred rope*. Una corda grossa, bianca, non incatramata, commessa a guisa d' ansiera, che serva ne' porti a fare delle manovre che richiedono forza, come per abbattere le navi in carena, alberare, imbarcare delle ancore, dei cannoni ecc. I cavi piani sono da quattro a otto pollici di grossezza o circonferenza, sono commessi con tre, quattro ed anche cinque matasse. Sono più lisci delle altre corde.

*Cavo dormiente*, cioè *che sta fermo*. Dormant d'un cordage. *The standing part of a tackle, brace* or *other running rope*. V. *Dormiente*.

*Cavo di tonneggio*. Cable de touée. *Stream-cable*. È la corda che essendo allacciata ad un punto fermo fuori della nave, serve ad accostarsi a quel punto, alando sulla stessa nella nave. V. *Tonneggio*.

*Cavo di rimurchio*. Cable de remorque. *Tow-rope*. È un cavo che si dà da un bastimento ad un'altra barca la quale va a remi, per tirarlo a qualche punto, o anche per far viaggio.

*Cavo manesco*. Corde maniable. *Handy rope*. Corda non rigida nè dura, ma che agevolmente si piega e si maneggia.

CAZZA. Ven. V. *Cucchiara*.

CAZZARE (v. a.) *una vela*. Border une voile. *To tally* or *haul aft the sheets of any sail*. È lo stendere la vela per la sua parte bassa, sicchè presenti la di lei superficie al vento, ciò che si fa filando o mollando gl' imbrogli e alando sulle scotte.

*Cazza la mezzana*. Borde l'artimon. *Haul the mizen-sheet flat* or *close aft. Set the mizen*. Comando per far servire la mezzana quando è imbrogliata; ciò che si fa per far venire più presto la nave al vento o all' orza.

La mezzana si cazza da una sola parte, per un bozzello posto alla parte posteriore della nave sul casseretto: il belvedere si cazza sulla verga secca. La contrammezzana si cazza sul pennone di belvedere. La gabbia di maestra si cazza sul pennone di maestra per mezzo di due bozzelli posti alle cime dello stesso: in una parola, le vele superiori si cazzano su i pennoni delle inferiori.

*Cazzare una scotta.* Border une écoute. *To tally a sheet.* È l'alare sopra una scotta e tesarla per istendere la parte bassa della vela.

CAZZASCOTTE. V. *Bittoni.*

CECAROLA, s. f. Vela piccola, di cui si fa uso allorchè il vento diviene eccessivo. V. *Cocchina*, *Struzza.*

CEMBALO, s. m. *Anticamera.* Clavecin. Nome che si dà per analogia alle camere che sono ai fianchi, e sul davanti alla camera del consiglio nelle navi di linea.

CENTA. V. *Incinto.*

CENTINA, s. f. Cintre. *Center.* Legno arcato. Modello da centinare un lavoro secondo una data figura. *Centina* è propriamente la forma di un arco. Per le coste delle navi si dice *garbo.*

CEPPO (s. m.) *dell' ancora.* Jas ou jat d'ancre. *Anchor stock.* Unione di due pezzi di legno della medesima forma e grossezza, strettamente congegnati insieme mediante de' perni di ferro o caviglie di legno, e delle fasciature di ferro, che rinchiude e incassa il fuso dell' ancora appunto sotto l' occhio della cicala. V. *Ancora.*

CERCHJ, s. m. pl. Cercles.

1.° *Cerchj di buttafuori.* Cercles de bouts-hors. *The studding-sails-boom irons.* Sono cerchj doppj di ferro della forma di un 8, un occhio de' quali abbraccia l' estremità del basso pennone, l' altro resta libero e serve a farvi passare il buttafuori del coltellaccio, quando si vuol metter fuori questa vela.

2.° *Cerchj d' albero.* Cercles de mât. *Mast-hoops.* Sono cerchj larghi e stiacciati i quali circondano gli alberi maggiori, che sono imbottati o composti di più pezzi per contenerli meglio e rinforzarli. Si mettono questi cerchj a tre o quattro piedi di distanza gli uni dagli altri, e nell' intervallo tra i cerchj di ferro si fa una legatura di corde con quattro o cinque giri.

3.° *Cerchio per murare il flocco.* Cercle pour amurer le foc. *Jib-iron.* Si chiama così un cerchio di ferro che si può far correre lungo il bompresso, per servire di punto d' appoggio alla mura del flocco.

4.° *Cerchj del ceppo dell' ancora.* Cercles du jat d'ancre. *Iron rings or anchor-stock hoops.* Sono fasce di ferro che circondano il ceppo dell' ancora: d' ordinario sono al numero di quattro.

5.° *Cerchj de' pennoni.* Cercles de vergues. *Yard-hoops.* Sono cerchj di ferro che circondano i pennoni bassi per rinforzarli e tenere uniti insieme i diversi pezzi de' quali sono composti.

6.° *Cerchj di tromba.* Cercles de pompe. *Pump-hoops.* Sono fasce di ferro che circondano il corpo della tromba.

7.° *Cerchio di gabbia.* Cercle de hune. *Hoop of a top.* È una lastra di ferro piatta e sottile che serve a guernire tutto all' intorno la gabbia, e a formarvi un risalto che ricuopre i bochi quadri pei quali passano le lande di gabbia.

8.° *Cerchj di puntali.* Cercles d'épontilles. *Hoops of the stanchions between the decks.* Sono fasce di ferro che circondano il piede e la testa de' puntali o nella stiva o tra i ponti.

9.° *Cerchj dell' argano.* Cercles de cabestan. *Capstan-hoops.* Sono fasce di ferro che circondano la testata dell' argano in varj punti. V. *Argano.*

10.° *Cerchio di riflessione*, *cerchio di Borda.* Cercle de réflexion ou cercle de Borda. Istromento di astronomia nautica inventato dal cav. Borda francese nell' anno 1772, eseguito e perfezionato dallo stesso nel 1774. Serve a determinare le distanze angolari di due astri o di due oggetti qualunque, e porta il nome di cerchio di riflessione perchè il suo orlo è un cerchio, ed entrano nella sua costruzione alcuni specchi che riflettono le immagini degli oggetti che vogliono si rapportare l'uno all' altro. La leggerezza, la comodità ed i vantaggi distinti e superiori di questo stromento, il quale altronde è costruito sugli stessi principj che fecero immaginare gli istromenti nominati Ottante e Settore già adottati, debbono renderlo preferibile ai marini, tanto perchè le osservazioni divengono indipendenti dall' errore di parallelismo degli specchi, quanto perchè esse possonsi moltiplicare agevolmente in maniera di dare i più esatti risultamenti.

11.° *Cerchj o circoli della sfera armillare.* Cercles de la sphère. Sono circoli immaginati per formarsi dei limiti nell' immenso spazio de' cieli e sulla superficie del globo terrestre ai quali riportare le posizioni dei corpi celesti.

Distinguonsi questi cerchj in maggiori e minori. Maggiori diconsi quelli il piano dei quali taglia il globo terrestre in due eguali emisferi: tali sono l' Orizzonte (Horizon. *The Horizon*), l' Equatore (L' Equateur. *The Equator*), il Meridiano (Le Méridien. *The Meridian*), il Zodiaco (Le Zodiaque. *The Zodiack*), i due Colurj (Les deux Colures. *The two Colures*). Minori sono quelli che tagliano il globo in parti disuguali: tali sono i Tropici (Les Tropiques. *The Tropicks*) e i Cerchj polari (Les Cercles polaires.

*The arctick* and *antarctick circle*). L'Equatore è perpendicolare all'asse della terra che passa pei poli. Il Meridiano passa pei due poli Artico ed Antartico: ed è vario in ogni punto dell'equatore. I due Coluri sono cerchj grandi che passano pei poli del mondo, l'uno pei punti degli equinozj, l'altro per quelli dei solstizj. L'Orizzonte è un cerchio grande che divide la sfera terrestre in due emisferi, l'uno superiore e l'altro inferiore, e il suo piano è perpendicolare alla verticale che passa pel contro della terra e per lo zenit e il nadir del luogo dov'è lo spettatore: si distingue in razionale e sensibile. L'orizzonte razionale è quello che si è puc'anzi definito. L'orizzonte sensibile si chiama quel cerchio che limita la parte di superficie del globo che si scuopre con la nostra vista.

Il Zodiaco è una fascia di diciotto gradi di larghezza che circonda la terra, divisa in due parti eguali dall'eclittica, e terminata da due circoli che i pianeti non oltrepassano mai nelle maggiori sue latitudini.

L'Eclittica è propriamente quel cerchio che divide il zodiaco, ed è percorso dal centro del sole nel corso dell'anno.

I Tropici sono circoli minori distanti ciascuno dall'equatore gr. 23°, 28', l'uno verso il Nord, l'altro verso il Sud.

Circoli polari diconsi due cerchj minori distanti ciascheduno dal polo della terra a cui si rapporta gr. 23°, 28'.

12.° *Cerchj di lampane della chiesola.* Balanciers des lampes ou de la boussole. *Gimmals of the lamps* or *of the sea-compass*. V. *Bussola*.

CESTA, s. f. *Paniere.* Panier. *A hamper.* Paniere intessuto di stecche o assicelle a foggia di cassa per uso da trasportare cose sciolte. Con le ceste si trasporta la savorra di ghiaja, ciottoli, ecc.

CHAT. Specie di bastimento. V. *Gatto*.

CHECCHIA, s. f. Ketch ou quaiche. *Ketch.* Sorta di bastimento usato principalmente dagl'Inglesi. Le checchie sono d'ordinario a poppa quadra, con pulena alla prua: sono attrezzate con due alberi, cioè uno di maestra e l'altro di mezzana; la loro vela maestra è simile per la forma ad una mezzana di nave. Hanno sopra la vela maestra una vela di gabbia, e sopra la mezzana una contromezzana. Portano sul davanti tre o quattro flocchi i quali si muraoo all'estremità di un bompresso ben luogo e poco rilevato (Fig. 265).

*Checchia* si chiama anche nel Mediterraneo una polacca a due alberi a *pible*.

CHIAMARE, v. n. Appeler. *To grow.*

*La gomona chiama a tribordo.* Le cable appelle a tribord. *The cable grows on the starboard bow.*

*Manovra che chiama da lontano.* Manœuvre qui appelle de loin. *A rope which is fastened at a great distance.* Si dice che una manovra chiama *da lontano*, quando è attaccata ad un punto lontano dal luogo dove essa si maneggia: che chiama *all'indietro* o *alla destra* (En arrière ou a tribord, etc.), quando la direzione viene da quella parte: che chiama *diritto*, quando la sua direzione è in linea retta con la chiglia: che chiama *in croce* (En étrive), quando la sua direzione è incrociata con altre manovre.

CHIAMARE, v. a. Héler. *To hail.* *Chiamare un bastimento* (Héler un vaisseau) è chiamarlo con voce forte, o parlargli col portavoce o tromba, o senza, quando si è da vicino.

*Chiamare alla guardia.* Appeler au quart. *To call the watch*, *to aslier*. Avvisare quello cui tocca di montare la guardia o di fare il quarto. V. *Quarto*.

CHIARORE, s. m. Eclaircie. *A clear spot in a cloudy sky.* Quegli spazj più lucidi che si veggono nell'aria in tempo fosco: o ancora quella parte del cielo la quale in tempo di nebbia che comincia a dissiparsi, comparisce illuminata.

*Si fece un chiarore verso il S. O. il quale ci fece accorgere come eravamo molto vicini a terra, e abbiamo virato di bordo.* Il se fit une éclaircie vers le S. O. qui nous fit appercevoir la terre très-près de nous, et nous virames de bord. *Questo chiarore al N. O. ci annunzia un salto di vento.* Cette eclaircie au N. O. annonce une saute de vent. *The clear in the N. W. forebodes a shift of wind.*

CHIATTA, s. f. Chatte. *A sort of lighter.* Specie di bastimento a fondo piatto: usasi per trasportare checchessia in poca distanza di luogo, o per passar l'acqua. Onde *passo di chiatta* dicesi quel luogo dove per mancanza di ponte si passan l'acque sopra una *chiatta*.

*Chiatta da guerra*, *chiatta cannoniera* dicesi ancora una specie di bastimento grosso e rinforzato nel suo legname onde si rende atto a portare alquanti cannoni da 24 a difesa dell'entrata d'un porto.

CHIAVARDA, s. f. Boulon. *Square bolt of a sea-carriage, and in general all square bolts.* Grosso perno di ferro quadro che serve nella costruzione delle carrette di cannone (Fig. 75 *u u*, *x x*) e ad altri usi.

*Chiavarde a copiglia.* Boulons a goupille. Esse hanno una fessura nell'estremità per fermarle con chiavetta o copiglia.

CHIAVE *di bompresso*, s. f. *Mastra di bompresso*. ENTRETOISE DU MAT DE BEAUPRÉ. *PARTNERS IN THE BOWSPRIT*. È il nome di un pezzo di legno, o piuttosto di una costruzione di legno stabilita perpendicolarmente nell'intervallo tra i ponti, sul davanti dell'albero di trinchetto, attraverso della nave, per tener fermo il piede dell'albero di bompresso. Questa costruzione è composta di due legni appoggiati e fermati in alto e abbasso su i bagli, ed aperta nel mezzo con un buco rotondo, per collocarvi il piede dell'albero di bompresso.

Generalmente chiamansi *chiavi* (ENTRETOISES) varj pezzi di legnami assicurati attraverso di altri pezzi per legarli e tenerli uniti in una costruzione di legnami, o in una macchina, come nelle bighe, nelle cavrie, nelle macchine da inalberare o mancine, ecc.

CHIAVESELLI. Ven. V. *Acciarini*.

CHIAVETTA, s. f. *Copiglia*. Ven. *Giavetta*. CLAVETTE ou GOUPILLE. *A FORE-LOCK OF A BOLT*. Pezzo di ferro a cuneo, piatto o anche rotondo che si mette nel foro bislungo o rotondo, aperto all'estremità di un ferno di ferro per fermarlo e assicurarlo al suo luogo. Si ripiega per l'ordinario la chiavetta o copiglia ad amendue i suoi capi, per impedire che non esca dal foro stesso.

CHIESOLA, s. f. *Abitacolo*. HABITACLE. *THE BINACLE*. Cassetta o armadio di legno situato davanti al timoniere, dove si tengono le bussole, e di notte un lume per regolarsi nel governar la nave. La chiesola è divisa in tre parti con due vetri: ai lati vi sono collocate le bussole, e nel mezzo la lampada che di notte si accende, onde siano illuminate le due bussole. Si ha molta attenzione, affinchè nella chiesola o in vicinanza non vi sia del ferro, che turberebbe la direzione dell'ago magnetico. Si tengono ancora nella chiesola le ampolle od orologi a sabbia per misurare il tempo e regolare le rotte, ed altresì la rosa ed altri utenzili che servono ai piloti (Fig. 217).

CHIGLIA, s. f. Ven. *Colomba*. QUILLE. *KEEL*. È un lungo legno e diritto che forma la base e il fondamento di tutto il carcame od ossatura della nave; i fianchi; le coste o membri della nave si adattano alla chiglia come le coste di uno scheletro alla spina dorsale.

Nella maggior parte de' bastimenti di una certa lunghezza la chiglia è formata di più pezzi uniti l'uno all'altro, con indentature e palellature lunghe fatte sopra ciascun pezzo, levando ad uno dal di sopra, all'altro dal di sotto la metà del legno, a modo di lasciare a ciascuna estremità così tagliata un terzo dell'altezza, e d'intagliarlo di un terzo al principio dalla palellatura, come si vede nella fig. 317.

L'estremità anteriore della chiglia termina in un bracciuolo che chiamasi *calcagnolo* (BRION. *THE FORE-FOOT*), il quale s'indenta sulla ruota di prora nello stesso modo, come i pezzi sopra indicati, per formare il davanti del bastimento (Fig. 80 *c*, *b*). L'estremità posteriore della chiglia che si denomina *il tallone* (LE TALON. *THE HEEL*), è tagliata obbliquamente, e forma al di sopra un angolo ottuso: sulla facciata superiore della chiglia, in questa estremità, si fa un incastro quadro, nel quale s'introduce il maschio già preparato all'estremità inferiore della ruota di poppa.

La chiglia è un poco più alta che larga. Dopo averla posta sul cantiere o sul fondo del bacino dove si vuole costruire la nave, dopo d'avervi unita la ruota di prora al davanti, la ruota di poppa all'indietro e l'arcaccia, si sovrappone alla sua superficie superiore in tutta la sua lunghezza *la controchiglia*, in modo che le palelle si alternino, facendo, cioè, che quelle della chiglia cadano sotto il mezzo de' pezzi della controchiglia. Sopra la chiglia e controchiglia unite e inchiodate insieme, si dispongono i madieri delle coste a distanze eguali in tutta la lunghezza della chiglia.

L'altezza della chiglia serve a sostenere la nave contro la deriva, opponendole tanto maggior resistenza per camminare di fianco, quanto maggior superficie la chiglia oppone al fluido.

Alcuni aggiungono con la medesima intenzione, di sotto alla chiglia, un grosso pancone della stessa larghezza, il quale ricuopre tutta la di lei superficie inferiore, che si chiama *falsa chiglia*. Questa precauzione è utile a quelle navi che per la loro forma e costruzione sono soggette a molta deriva: serve ancora per preservare la chiglia nel caso che la nave s'incagli, e per garantirla dal morso delle bisce di mare; ma questo pezzo di rado si ammette nelle navi da guerra.

*Controchiglia*. CONTRE-QUILLE. *KEELSON*.

*Falsa chiglia*. FAUSSE QUILLE. *FALSE KEEL*.

*Indentature o palelle della chiglia*. ÉCARTS DE LA QUILLE. *SCARFS OF THE KEEL*.

*Fodera della chiglio.* Doublage de la quille. *The sheathing of the keel.*

*Altezza della chiglia.* Hauteur de la quille. *Depth of the keel.*

*Lorghezza della chiglia.* Largeur de la quille. *Thickness of the keel.*

*Lunghezza della chiglia.* Longueur de la quille portant sur terre. *Length of the keel.*

*Pezzo di chiglia.* Pièce de quille. *A piece of keel.*

*Battura o scanolatura della chiglia.* Rablure de la quille. *Rabbit or channel of the keel.*

CHIMENTO. V. *Commento.*

CHIODERIA, s. m. *Chiodagione.* Clouterie. Assortimento di chiodi: quantità di chiodi. Significa anche il luogo dove si fanno e si smerciano i chiodi. *Nail-trade.*

CHIODO, s. m. Clou. *Nail* or *spiky.*

Le diverse specie di chiodi che entrano nella costruzione delle navi, i nomi, le proporzioni e l'uso loro ordinario sono i seguenti:

I più forti e grossi chiodi chiamansi *chiodi da peso.* Clous a poids. *Weight-nails* or *spikes.* La loro lunghezza è da ventidue pollici sino a quattro o cinque.

I chiodi di minori grossezze e lunghezze sono rappresentati nella loro grandezza naturale nella figura 134.

A A. *Chiodi oguazzi grossi.* Clous de double caravelle renforcés ou n.° 100.

B B. *Chiodi oguazzi.* Clous de double caravelle ou n.° 90. *Deck-nails.* Hanno pollici 5 ¼ di lunghezza.

C C. *Chiodi ottontini.* Clous de caravelle ou n.° 80. *Single-deck nails* or *forty penny nails.* Sono lunghi pollici 4 ¾.

D D. *Chiodi quaderni.* Clous de demi-caravelle ou n.° 50. *Single-deck nails* or *forty penny nails.* Di pollici 4 ¼.

M M. *Chiodi con testa da martelletto.* Clous a maugèse. *Scupper-nails.*

E E. *Chiodi di maestre.* Clous de lisses ou n.° 40. *Two shilling nails.*

F F. *Chiodi di doppia coverta. Chiodi canali.* Clous de double tillac ou n.° 30. *Twenty penny drawing nails.* Sono lunghi pollici 2 ¾.

G G. *Chiodi di coverta.* Clous de tillac ou n.° 10. Sono lunghi pollici 2 ¼, e simili a quelli che gl'Inglesi denominano *Sheathing nails* or *ten penny nails.*

H H. *Chiodi di coverta. Chiodi terni.* Clous de tillac ou n.° 15. Sono lunghi 2 pollici, del resto simili ai precedenti.

I nomi de' chiodi che servono alla costruzione in Genova sono i seguenti:

*Chiodi con testa quadra.* Clous a tete piquée.

*Chiodi con testa rotonda.* Clous a tete ronde.

*Chiodi da 12 pollici.* Clous au poids.

*Chiodi da 20 pollici.* Clous de 20 pouces.

*Chiodi da 1000.* Clous de double caravelle.

*Chiodi da 50.* Clous de caravelle.

*Chiodi da barca vecchia.* { Clous de demi-caravelle. Clous de lisse.

*Chiodi da basto doppio con bolla.* Clous de double tillac.

*Chiodi da basto semplice.* Clous de tillac.

*Chiodi dell'orpe.* Clous de demi-tillac.

*Stacchette.* Clous a ploms.

*Tacche.* Clous a pompe.

*Stopparoli.* Clous a maugère.

*Chiodi de' ferramenti del timone* (Clous de ferrure de gouvernail), de' quali ve ne sono di tre qualità, e si distinguono al peso di 30, di 50 e di 100 libbre.

*Chiodi a vite.* Clous a vis. *Clincher-nails.*

CHIODO *a barbone.* Fiche. Clou a fiche. Cheville a fiche. *Rag-bolt.* Specie di chiodo barbato da un capo all'altro, cioè con molti tagli fatti nella direzione dalla testa alla punta, per impedire che non esca dal legno nel quale è conficcato (Fig. 200 *a a*). Le *campanelle* o *anelli a barbone* (Anneaux a fiche. *Ring-bolts ragged*) (*b b*) sono assicurate a questa sorta di chiodi.

CHIRURGO, s. m. Chirurgien. *Chirurgo maggiore di una nave.* Chirurgien major d'un vaisseau. *The surgeon of a ship.* È il primo chirurgo, il quale ha sotto di sè uno o due secondi e degli ajutanti. Egli dee prima della campagna riconoscere diligentemente i rimedj, ed essere provveduto degl' istromenti necessarj di chirurgia: gli è ordinato di tenere nel corso della campagna il registro degli ammalati ch'egli cura, della loro condotta nel tempo della cura, e dell' uso de'rimedj, de' quali dee render conto all'incaricato delle riviste. Dee vegliare affinchè il commesso del munizioniere somministri ai malati il vitto, la bevanda e i rimedj ordinati; informare tutti i giorni il capitano dello stato dei malati e feriti, e prevenirlo se qualcuno è attaccato di malattia che possa comunicarsi, onde separarlo dal restante dell' equipaggio. Gli è vietato di ricevere alcuna retribuzione dai marinaj e soldati

ammalati o feriti: in caso di combattimento, debbe aver attenzione di far disporre uno spario grande sul falso ponte verso la boccaporta maggiore, per ricevera i malati e medicarli comodamente.

Il chirurgo maggiore fa parte dello stato maggiore della nave, nel quale è l'ultimo. La sua stanza è in santa Barbara, avanti il posto dello scrivano della nave.

*Secondo chirurgo*. SECOND CHIRURGIEN. *SURGEON'S FIRST MATE*. Egli è subordinato al primo, e fa le di lui veci.

*Ajutanti chirurghi*. AIDE-CHIRURGIENS. *SURGEON'S SECOND, THIRD, FOURTH, AND FIFTH MATES*. Sono allievi nell'esercirio dell'arte.

CHIUSA, s. f. *Graticcio per prendere e conservare il pesce*. BORDIGUE. *A CRAWL, OR A SORT OF PEN FORMED BY A BARRIER OF STAKES AND HURDLES, ON THE SEA COAST, FOR TAKING FISH WITHIN*. Chiusa formata da più file di canne, che si mettono per l'ordinario nei canali comunicanti dalle valli salse al mare, per prendervi il pesce e conservarlo vivo. Ciascuna di queste file è fatta ad angolo, al cui vertice si lascia una piccola apertura o intervallo, per il quale i pesci possono entrare, ma non ritrovano più la strada per uscirne.

CIBARE, v. a. Mettere della polvere nel focone dell'archibuso.

CICALA, s. f. ORGANEAU. *THE RING OF THE ANCHOR*. Grosso anello stabilito nell'occhio dell'ancora, che si arma di una fasciatura di cavi, a cui si ormeggia la gomona. V. *Ancora*.

CICOGNA. V. *Far l' uomo alla penna*.

CIELO, s. m. IMPÉRIALE. *Roof*.

*Cielo di un tendaletto*. L'IMPÉRIALE D'UN TENDELET. *THE ROOF OF AN AWNING, OF A BOAT*. È il di sopra o la copertura del tendaletto di un canotto, per analogia all'imperiale o cielo di una carrozza.

*Cielo dello cucina*. IMPÉRIALE DE CUISINE. *THE ROOF OF THE GALLEY OF FIRE-PLACE*. È una forte e larga lastra di rame, che forma il disopra della cucina di una nave, traforata con un buco quadro e guernita di un tubo per l'uscita del fumo. Si mettono simili ripari anche sopra i forni.

*Cielo del forno*. IMPÉRIALE DU FOUR. *THE ROOF OF THE OVEN*.

*Cielo dell' anima del cannone*. V. *Cannone*.

CIGNA e *cinghia*, s. f. SANGLE. *MAT OR PAUNCH OF SPUN-YARN*. Striscia larga o fascia tessuta di qualsivoglia filato, e per lo più di spago: la sua larghezza e di 3, 4 e 6 pollici. Servono le cigne a guernire varj luoghi della nave, dove il passaggio delle corde di manovra è continuo, onde garantirle dal logoramento che succede per lo sfregamento con oggetti duri. Si guerniscono così i bordi delle gabbie, le battagliole in certi siti, e le prime sartie degli alberi inferiori: così ancora in alcune parti le ralinghe delle vele.

CIMA, s. f. *Sommità*. SOMMET. TETE. CIME. *THE TOP OR HEIGTH OF ANY THING*. Si dice della estremità superiore degli oggetti piantati verticalmente. Cima di un albero, cima della nave, di una torre, di un monte ecc.: si dice anche cima di una corda, di un cavo per indicare le sue estremità.

CINTA. V. *Incinta*.

CISTERNA *galleggiante*. CITERNE FLOTTANTE. *FLOATING CISTERN*: Si dà in alcuni porti questo nome a barche o scialuppe, le quali hanno nella loro capacità una specie di cisterna o recinto ben chiuso e bene calafatato, per contenere dell'acqua dolce e portarla alle navi.

CIVADA, s. f. CIVADIÈRE. *SPRITSAIL OF A SHIP*. Vela dell'albero di bompresso, che ha la forma di un quadrilungo. Siccome ella è sul di fuori del bastimento, e sovente tocca l'acqua quando è spiegata; così ha due buchi rotondi verso le sue bugne inferiori, per lo scolo dell'acqua che riceve. Questa vela è di pochissimo uso; non si spiega se non che col vento in poppa o con vento largo, e giammai con mar grosso. Non si può farne uso col vento al più presso, perchè non ha mura; si attaccano invece delle palle di ferro o altri pesi alla bugna di sopravvento, affinchè gli servano di mura e la tesino da questa parte.

CIURMA, s. f. CHIOURME. *THE GANG OR CREW OF SLAVES, BELONGING TO A ROW-GALLEY*. Si chiama così la frotta de' forzati o dei buonevoglie che vogano in una galea; e nei porti di Francia, dove non vi sono galee, si continua a denominare LA CHIOURME ou LES CHIOURMES la frotta de'galeotti o forzati. L'ospitale delle ciurme è l'ospitale destinato ai forzati ammalati.

CLASSI, s. f. pl. CLASSES. *THE DIVISION OF SEAMEN IN THE FRENCH SERVICE, WHICH ARE REGISTERED AND ENGAGED TO SERVE BY TURNS IN THE NAVAL ARMAMENTS*. Voce che significa l'arrolamento de' marinaj e gente di mare stabilito per la prima volta in Francia nel regno di Luigi XIV. Questa divisione era in quattro parti o classi, nelle province

della Piccardia, delle Fiandre, Normandia, Givenna e paese di Labour: e solamente in tre nelle province del Poitou, Saintonge, paese d'Aunis, isole di Rhe e d'Oseron, Linguadoca e Provenza. Volevano con ciò mettersi in grado di riservare la classe di cui si poteva aver bisogno per gli armi in servigio del re, e di lasciare gli altri per servigio de' mercanti. L'oggetto dello stabilimento delle classi è di mettere i marinaj, non solo nel caso di servire tutti egualmente e senza distinzione sopra le navi da guerra, ciascuno alla sua volta, ma altresì di preparare loro una ricompensa e pensione nella vecchiezza e nelle infermità.

I cittadini francesi esercenti le professioni marittime sono soggetti alle classi, e obbligati al servigio pubblico sul mare o negli arsenali, e sono dispensati da ogni altro servigio pubblico.

I principali capoluoghi o dipartimenti delle classi sono amministrati da un ufficiale civile della marina, col titolo di commissario delle classi, e ciascuno di questi capoluoghi contiene un gran numero di comuni marittimi.

Un certo numero di comuni formano un sindacato, e molti sindacati sono riuniti nella stesso capoluogo delle classi. I sindaci sono obbligati a corrispondere col commissario delle classi, ad assisterlo nella esecuzione degli ordini, a presentare le giuste dimande e i riclami dei marini. V. *Commissario delle classi.*

Il servizio e le funzioni de' commissarj delle classi sono principalmente di arrolare i marinaj, di seguire con attenzione tutti i movimenti che succedono tra la gente di mare, di fare le leve per servigio delle navi dello stato, di fare le riviste, di formare i ruoli degli equipaggi de' bastimenti mercantili, di tenere un registro dei servigi e navigazioni de' marini, e di proporli per le pensioni d'invalidi, quando abbiano soddisfatto alle condizioni volute dalla legge.

L'arrolamento de' marinaj, e la loro obbligazione di servire in giro nelle navi dello stato è un dovere cui si assoggettano esercitando il mestiere di marinajo o di pescatore, o sul mare o in alcuno de' fiumi vicini.

I marinaj diventano officiali marini al servigio, e continuano sempre ad essere soggetti alle classi. Indipendentemente dai marinaj e ufficiali marini inscritti ne' registri delle classi, vi sono molte altre specie di navigatori, sotto il nome generale di gente di mare, cioè:

1.° I capitani di commercio, che all'età di ventiquattro anni ottengono la facoltà di comandare i bastimenti mercantili, soddisfacendo a certe condizioni, e sostenendo l'esame voluto dalla legge, che da loro il grado d'insegna NON ENTRETENU;

2.° I piloti di costa, i quali altresì hanno la facoltà di comandare il piccolo cabottaggio, soddisfacendo alle condizioni volute dalla legge;

3.° Gli aspiranti di marina, i quali ottengono questa qualità facendo un certo corso di studj, e sottoponendosi agli esami stabiliti dalla legge: possono diventare insegne, e comandare i bastimenti mercantili dopo quattro anni di navigazione, e dopo aver fatto l'esame che si richiede per legge;

4.° Gli ufficiali marini e marinaj fuori di servigio per le navi dello stato. Sono riputati tali, quando sono giunti all'età di cinquantasei anni, o hanno delle ferite o delle infermità. Questi hanno il diritto, soddisfacendo ad alcune condizioni, a pensioni sopra i fondi degl' invalidi della marina;

5.° I mozzi, che sono giovanetti dai dieci ai sedici anni, che diventano marinaj e come tali sono ammessi nelle classi, cioè, inscritti nei registri delle classi quando arrivano all'età di diciotto anni, se hanno continuato e se vgliono continuare l'impiego sul mare;

6.° I novizj, che sono giovanetti sotto i sedici anni, troppo deboli ancora, o troppo poco sperimentati nel mestiere del mare per essere messi nel numero de' marinaj, o non pertanto troppo forti per non essere impiegati se non che come mozzi;

7.° Gli operaj addetti alla marina, che sono di molte specie: i carpentieri, i calafati, i maestri di vele, i cordajuoli, i bozzellaj. Questi, come tutta la gente di mare, sono inscritti in diversi registri tenuti dagli ufficiali delle classi, i quali tengono anche registro dei loro movimenti giornalieri, cioè, dei loro imbarchi, del loro impiego negli arsenali, dei loro sbarchi, ed altre circostanze del loro servigio.

CLIN *a clin*, avv. CLIN A CLIN. *Clincher-work. Fare la bordatura a clin.* BORDER A CLIN. *To flank a vessel with clincher-work.* Si chiama così una particolar maniera di disporre i majeri o tavole del fasciame su i bordi del bastimento, la quale è usata dagl'Inglesi e dagli Olandesi pei canotti,

cutteri, slop ed altri piccoli legni. Consiste nel far sì che ogni tavola superiore cuopra per circa un pollice l'inferiore, come fanno le tegole in un tetto; sicchè lo stesso chiodo tiene fermo il margine inferiore del majere superiore e il margine alto dell' inferiore. Il miglior modo per bordare *a clin* è di unire le tavole del fasciame, inchiodandole una sopra l'altra con de' chiodi a vite fermati con de' galletti o madreviti, potendosi così fermare le tavole senza che vi sia al di sotto una costa o altro membro corrispondente. I vantaggi di questo metodo sono di abbreviare il lavoro, di rendere il bastimento più leggiero di legname, e per conseguenza più atto alla marcia, diminuendo considerabilmente il numero delle coste o membri. Essendo le file de' majeri disposte in modo che una cuopra l'altra, e tenute insieme nella loro parte che resta coperta con delle viti, queste si serrano e si chiudono con della stoppa interposta mediante i galletti distribuiti a certe distanze. In quei commenti che sono verticali o inclinati allo ingiù, la stoppa che li riempie si preserva meglio dall'umidità, perchè non vi si ferma come negli orizzontali. In fatti si vede che calafatando in questo modo, dura il lavoro per molti anni, ed in alcuni canotti così lavorati con diligenza, dura il calafataggio quanto il canotto (Fig. 10). Ma non si può far uso di questo modo di bordatura, se non che ne' bastimenti piccoli, ne' quali le tavole di bordatura sono sottili e pieghevoli.

COCCA, s. f. *Volta ritonda*. COQUE. *KINK IN A ROPE*. L'annodamento della corda nel ripiegarsi sopra sè stessa, per soverchia torcitura che non si è preventivamente diminuita.

COCCHINA. V. *Stuzza*.

COCCINELLO, s. m. *Caviglietto*. CHEVILLOT TOGGEL OR BELAYING PIN. Caviglia di legno tornito che serve come (*m m* Fig. 121) per allacciarvi delle manovre correnti, o come le *k* piantate nelle barre di pappafico per assicurarvi le mantiglie delle gabbie, quando siansi ammainati i pappafichi, ai quali queste servono come scotte.

*Rastelliera di coccinelli*. RATELIER DE CHEVILLOTS. *A RANGE OF BELAYING PINS*. (Fig. 121 *m m*). Legno guernito di un numero di coccinelli che si mette al basso delle sartie o al bordo del bastimento per amarrare a ciascuna delle manovre correnti come ai tacchetti. Non sono in uso nelle navi da guerra, perchè non sono abbastanza saldi.

CODA, s. f. FOUET. *TAIL*. Si chiama con questo nome una corda minuta, lunga un braccio o due, più o meno, che si attiene ad un'altra manovra più grossa o ad un bozzello, ed è destinata ad essere avvolta e legata ad un'altra manovra o ad un altro oggetto che si voglia tirare o alare.

*Bozze a coda*. BOSSES A FOUET. V. *Bozza*.

*Bozzello con lo stroppo a coda*. POULIE ESTROPÉE A FOUET. *A TAIL-BLOCK*. È un bozzello il cui stroppo termina in una coda che serve ad allacciarlo a un oggetto qualunque. Quindi *paranco a coda* (PALAN A FOUET) è quello la cui parte superiore è fornita di una coda.

Le code si fanno d'ordinario con della treccia piatta, per cogliere meglio gli oggetti cui si vogliono applicare, poichè se fossero rotonde, facilmente scorrerebbero sull'oggetto stesso che si vuol fermare.

*Attoccare le bozze alle gomone*. FOUETTER LES BOSSES SUR LES CABLES. Ciò si fa per mezzo delle code. Se ne impiegano sempre molte insieme. Si comincia dal fare con la coda un giro alla bozza intorno alla gomona, se essa è abbastanza lunga, indi con la stessa si fanno quattro o cinque volte o giri intorno alla bozza ed alla gomona insieme, ben serrati e con forza, un giro dopo l'altro a raso del bottone della bozza, senza che s'incavalchi: indi col resto della coda si fanno due o tre giri o volte più lasche e più discoste, a foggia d'anguilla o di serpente, sopra tutto il cavo. Si fa un'allacciatura con dello spago all' estremità della coda, se la bozza dee restare lungo tempo attaccata; altrimenti si ritiene questa estremità con la mano.

*Attaccare con la coda un paranco o un bozzello ad una manovra*. FOUETTER UN PALAN OU UNE POULIE SUR UNE MANŒUVRE. *TO LASH A TAIL-BLOCK*. È allacciarlo con una coda; ciò che si fa dando due o tre volte sulla manovra con la parte più vicina al bozzello; indi riconducendo la coda sopra queste volte essa si attoreiglia, serpeggiando sopra questa manovra, facendo in fine una piccola legatura all' estremità della coda.

CODA *di topo*. QUEUE DE RAT. *POINTING OF A CABLE*. È un modo di terminare in punta un gherlino o altro cavo, commesso due volte, sicchè possa passare e ripassare per alcuni buchi senza guastarsi e sfilacciarsi collo sfregamento. Questo si fa ne' cavi già costruiti col metodo ordinario. Si separa dal cavo successivamente, da ciascuno dei

cordoni o nomboli, uno de' cordooi minori di cui è composto. Questo si taglia, e la cima tagliata si caccia oell'interno del cavo, e vi si fa una legatura di spago per assicurarla. Taglinsi questi cordoni anoosi a regolate distanze affinchè la coda acquisti uoa certa lunghezza, e si attenui insensibilmente.

L'ordine di tagliare successivamente questi cordoni è dimostrato dalla figura 315 in *a*: si ritorce il cavo, assicurando con legatura la cima del cordone tagliato, e rimettendovi sopra gli altri siuo a che il gherliuo sia ridotto a punta, come si vede in *b*.

Si fa al priocipio della coda di topo una ghirlanda *d*, e si avvolge tutto sino alla puota coo ispago iotrecciato. Talvolta si ferma alla punta della coda di topo uoa radancia *a*.

*Gherlino o coda di topo.* GRELIN EN QUEUE DE RAT. *A POINTED ROPE.*

*Impiombatura a coda di topo.* ÉPISSURE EN QUEUE DE RAT. *A POINTED SPLICE.* È uo modo d'impiombatura per unire i capi di due gomone, imitaodo a ciascuna estremità il lavoro della coda di topo che si è descritta.

*Coda di rondine.* QUEUE D'HIRONDE. *A SWALLOW-TAIL-SCARF, A DOVE-TAIL-SCARF.* Quella calettatura (Ven. *Immorsadura*) che si fa con iotaccatura o iocavo angolare, che è largo da noa parte e stretto dall'altra, a somiglianza della coda di una rondine, e che si usa dagli artefici per tenere insieme parti di legno, ferro e simili, le quali per la figura che si dà loro, che va dal largo allo stretto, non possono trascorrere nè disgiungersi (Fig. 43, 44).

*Coda di un'armata o di una squadro. Nave in coda.* QUEUE D'UNE ARMÉE ou D'UNE ESCADRE. VAISSEAU EN QUEUE. *THE AFTER-MOST SHIP OF SHIPS OF A FLEET OF SQUADRON.* Si dice di qoella nave o oavi che sono più indietro della lioea di una squadra o di un'armata oavale.

*Coda da poppa.* CROUPIÈRE. *A STERN-FAST.* È un cavo con cui si ormeggia la nave dalla poppa.

COEGIIE, s. f. pl. *Sfasciature.* DOSSES. FLACHES. *SLABS.* La prima e l'ultima asse che si leva dall'alburno o dal trooco di un albero che si squadra. Ven. *Scorzi.* V. *Legname.*

COFF, s. m. o *koff.* Parola olandese. Sorta di bastimento olandese, fatto per trasporto di mercanzie. Ha un albero di maestra e un altro di triochetto, ciascuno dei quali porta una vela a tarchia con uoa vela di gabbia. Sul davanti sono disposti alcuni flocchi i quali si murano sul bompresso (Fig. 260).

Questa maniera di vele, attissima per serrare il vento, come lo sono tutte le vele auriche, non è poi buona per aodare col vento io poppa. Allora si sostituisce una vela quadra di fortuna all' albero di triochetto; o pure si braccia la vela maestra da una parte, e quella di trinchetto dall'altra. Questa maniera di orientare le due vele si dice a *forbice* (A CISEAUX): essa è analoga a quella con cui le galee ed altri bastimeoti latini orientano le loro vele nel caso di vento in poppa, che si chiama *a orecchie di lepre* (A OREILLES DE LIÈVRE). Ven. *A spada e pugnale.*

COFFA, s. f. HUNE. *A TOP.* Piano di tavole stabilito sulle crocette degli alberi primarj, ai cui bordi si assicurano le sartie degli alberi sovrapposti, e dove sta la veletta. V. *Gabbia.*

*Sola della coffa.* V. *Sola.*

*Coffa.* PANIER. *A HUMPER.* Paniere di vinchi fatto a campana, con maniglia, per uso di trasportar la zavorra, il biscotto o simili.

COGLIERE. V. *Adugliare.*

COGLIONOTTI, s. m. pl. Nome che si dà nelle galere a due piccoli pezzi di legno traversi, che haono ciascheduno due buchi larghi, per entro i quali passa l'amante, e sooo inchiodati e incastrati a traverso al calcese poco sotto al luogo delle pulegge.

COGNIZIONE, s. f. CONNOISSANCE. *Aver cognizione di una terra, di un' isola, d' una nave, di una squadro.* AVOIR CONNOISSANCE D'UNE TERRE, D'UNE ILE, D'UN VAISSEAU, D'UNE ESCADRE. *TO GET SIGHT OF ANY LAND.* È vederle dalla oave, distioguerle, riconoscerle con certezza.

COJON. Ven. V. *Rabozza.*

COLA *di vento.* Veo. È la continuazione di un vento che dura più giorni.

COLARE *a fondo*, v. a. COULER. *TO SINK.* Profoodare nell'acqua.

COLARE o *scolare.* COULER. *TO LEAK. Il barile scola.* LE BARIL COULE. *THE CASK LEAKS.* Lo sgocciolare del fluido raccolto in qualche luogo, o imbevuto da qualche corpo.

COLATOJO, s. m. *Colatore. Corridore.* COULADOUX. *THE LANIARDS OF THE SHROUDS OF A GALLEY.* È termine di galera, ma serve egualmeote per esprimere la corda che presta uelle navi lo stesso uso che presta nelle galee; cioè quella corda che passa per le bigotte delle sartie, per arridarle (Fig. 111 *r, r*). Nelle oavi hanno in francese il nome proprio di RIDES DES HAUBANS.

COLLARE, s. m. COLLIER *Collar*. *Collore di straglio*. COLLIER D'ÉTAI. *Collar of a stay*. È un grosso oavo della medesima grossezza e commettitura dello straglio cui corrisponde, che impiombato con sè stesso forma un cappie corsojo grande o gansa, con la quale abbraccia un albero, e serve di punto fermo per arridare lo straglio. Perciò il collare è guernito (Fig. 192) di una taglia e a quattro raggi n di una bigotta o mocca, simile alla *g* che è annessa all' estremità dello straglio. Una fune *h* ordita per queste due taglie serve ad arridare lo straglio, alando sulla medesima. I falsi stragli o controstragli hanno aoch'essi un collare ohe si denomina *collare falso* (FAUX COLLIER. *Collar or a preventer-stay*), il quale si connette nello stesso modo, fuorchè in vece di taglie a più raggi, vi sono de' bozzelli semplici.

*Collore di controstraglio di maestro*. FAUX COLLIER DU GRAND MAT. *The collar of the main preventer-stay*.

*Collare di difesa*. COLLIER DE DÉFENSE. *The puddening of a boat's stem*. È un pezzo di corda o molti pezzi tenuti e legati insieme che si mettono al di fuori della ruota di prua delle scialuppe, oanotti o altri picooli legni, per impedire che non siano danneggiati, e per ammorzare l'urto che ricevono abbordando alle rive o ad altri bastimenti (Fig. 112 e, e).

*Collare di cappelletto* o *testa di moro*. COLLIER DE CHOUQUET. *An iron clamp to fasten the mast or bowsprit to their top, in small vessels*. È un semicerchio di ferro (Fig. 127 o, *b*) che si muove a cerniera sopra una delle sue estremità, ed essendo posto sul davanti del cappelletto, abbraccia l'albero superiore, lo mantiene al suo luogo vicino alla testata dell'albero inferiore, e si ferma con una copiglia all'altra sua estremità. Questo però non si usa se non che in alcuni bastimenti minori, ne' quali il cappelletto non abbraccia se non che la metà dell'albero di gabbia.

COLLEGIARE (v. n.) *mercanzie*. CHARGER A CUEILLETTE. *To load a ship with goods belonging to several owners. To take in freight from several owners*. Raccogliere le mercanzie di varie persone per formarne il carico d'una nave, il che anche si dice *caricare a cesse* o *a collegio*, e più comunemente *a caccia la balla*.

COLLO, s. m. *Collo d'oca*. CROCHET DE FER. *Goose-neck*. È un ferro fatto a gancio stabilito in una estremità di un bastone, per poterlo incocciare in qualche occhio di ferro. Tale è nel bastone di scopamare, o all'estremità del ghisso di una vela aurica.

*A collo, in faccia*. Si dice di una vela che per il vento in faccia sia spinta e addossata all' albero.

COLLI *delle late*. Termine di galera. Sono quelle parti incurvate delle late, che si congiungono con le sponde del bastimento.

COLOMBA. V. *Chiglia*.

COLOMBE, s. f. pl. ELINGUES ou PALOMBES. *Strops or straps, in a rope-yard*. Termine di corderia. Sono fasci di filo, che formano l'estremità di un cordone, che si connettono con una delle loro estremità ad un uncino, e mediante questo ai cordoni di una gomona che si vuol commettere, e coll' altra estremità alle manovelle che servono a dare il torcimento necessario agli stessi cordoni: con ciò si ottiene che i cordoni della gomona si attorciglino sino all' estremità, e che non vi sia perdita di materia (Fig. 222 *e e*).

COLOMBIERE, s. m. Ven. *Verea*. TON DES MATS. *Mast-head* (Fig. 256 *a a*) or *the upper part of the mast, above the trestle-trees*. Quella parte degli alberi d' una nave, che ne hanno uno soprapposto, compresa fra le crocette di gabbia e la testa di moro. Il colombiere, a differenza del restante dell' albero, non è rotondo, ma di quattro facce: la sua lunghezza suol essere la nona parte della lunghezza di tutto l'albero. Gli alberi di pappafico non hanno colombiere, perchè non v' è testa di moro, nè crocette nell' albero sottoposto, ed hanno sopra l' incappellatura delle loro sartie un avanzo di lunghezza sufficiente per portare il contrappappafico, e anche al caso, le bandiere di comando e quelle di segnale.

*Le gabbie sul colombiere*. LES HUNIERS SUR LE TON. *The topsails upon the cap*. Si dice quando i pennoni delle gabbie s' abbassano di molto, perchè prendano meno vento, e facciano meno effetto.

COLONNE, s. f. pl. HAUBANS A COLONNE ou COLONNE SERVANT DE HAUBANS. *A sort of shrouds used only in lateen vessels*. Alcuni canapi legati alla cima dell' albero, ne' bastimenti latini, appunto nell' unione del calcese a destra e a sinistra, della lunghezza circa della metà dell' albero, aventi nell' altra estremità un bozzello di un solo raggio (Fig. 220 *a*, *b*, *c c*). Le colonne sono formate da una fune e incappellata alla testa dell'albero, in fondo della

quale v'è una taglia semplice a stroppo, e da una fune *b b* che passa nella taglia della colonna, indi per un'altra taglia, e termina nella vetta *c c*. La taglia inferiore di questo paranco è fermata a un caviglioito fitto nel bordo, a lato di quello dell'amante.

*Colonna de' senali* dicesi un bozzello con istroppo lungo o braeotto incappellato nell'albero di maestra e trinchetto, prima delle sartie, per passarvi l'amante dei senali.

*Colonne di pali in un porto. Fori.* PILIERS. *ORGANS* or *POLES*. Per comodo di amarrare od ormeggiare i bastimenti.

COLONNETTE (s. f. pl.) *delle vase.* COLOMBIERS. *THE BLOCKING UP OF A SHIP CRADLE.* Così diconsi alcuni pezzi di travi indentati nelle vase, che vanno ad appoggiarsi al corpo del vascello lungo il tratto della stella, per reggere le trioche dell'invasatura, prima di vararlo in mare. V. *Trinche. Vase. Lonza. Ventriera.*

COLONNE (s. f. pl.) o *puntali* diconsi alcuni pezzi di legno verticali fitti tra un ponte e l'altro nelle navi per sostegno delle coverte.

*Colonna.* COLONNE. *A RANK OF SHIPS, ONE OF THE RANKS OF A FLEET* or *SQUADRON OF SHIPS.* È una parte delle navi di un'armata che marcia nella stessa direzione e in linea. *Marciare in tre colonne.* MARCHER SUR TROIS COLONNES. *TO SAIL IN THREE RANKS.* E marciare per tre linee parallele tra di loro, facendo per conseguenza la medesima rotta cioè secondo lo stesso rombo. In quest'ordine di marcia la nave ammiraglia e comandante è alla testa della colonna di mezzo, e le altre navi della sua divisione la seguono alla distanza regolata, avendo il bompresso verso la poppa della precedente. La nave comandante della seconda divisione è alla testa della sua colonna a tribordo e di traverso, cioè sulla perpendicolare della nave ammiraglia, e le navi della divisione la seguono. La nave comandante della terza divisione è parimente alla testa della sua colonna a babordo, con le navi che sono sotto i di lei ordini che la seguono, a distanza pari tra di loro come quelle delle altre divisioni.

COLPO, s. m. COUP.

*Colpo di vento.* COUP DE VENT. *A VIOLENT GALE OF WIND, A STORM.* Vento violento che obbliga a serrare la maggior parte delle vele. Quando è contrario, conviene mettersi alla cappa per perdere meno strada che si può. Se il vento è troppo forte, sicchè non si possa stare alla cappa, bisogna lasciar correre la nave, col vento in poppa, e con una sola vela, o anche a secco di vele.

*Colpo di vento forzato.* COUP DE VENT FORCÉ. *A STRESS OF WEATHER, A VIOLENT STORM, A TEMPEST AT SEA.*

*Colpo di mare.* COUP DE MER. *THE SHOCK OF A WAVE OF THE SEA, STRIKING A SHIP VIOLENTLY; A HEAVY SEA BREAKING.* È quando il mare è assai grosso, e viene un'onda a battere con violenza contro il corpo della nave, sollevandosi sopra il capo di banda. Vi sono de' colpi di mare che portano via una parte dello sperone o tagliamare, quando prendono la nave per davanti. Degli altri prendendo la nave per poppa danneggiano e portano via qualche volta le bottiglie o le gallerie di poppa.

*Ricevemmo un colpo di mare sul cassero.* NOUS REÇUMES UN COUP DE MER SUR LE GAILLARD D'ARRIÈRE. *A HEAVY SEA BROKE UPON OUR QUARTER-DECK.*

*Colpo di timone.* COUP DE GOUVERNAIL. *A WILD STEERING.* Movimento rapido dato alla manovella del timone, che fa girare d'un tratto sensibilmente la prua della nave. Si prende d'ordinario in cattiva parte, e si dice che il timoniere ha dato un falso colpo di timone quando il bastimento d'un tratto si allontana dalla rotta che dee tenere, il che è molto pericoloso in un cattivo tempo. Nondimeno talvolta si dà espressamente un colpo di timone per ischivare un abbordaggio o un oggetto impreveduto.

*Colpo di remo.* COUPS D'AVIRON. *A STROKE OF THE OARS.* La forza o percossa che dà il rematore nell'acqua per ispinger innanzi la barca.

COLTELLACCI, s. m. pl. *Bonette.* BONNETTES. *STUDDING-SAILS.* Vele lunghe e strette che si possono spiegare ai due lati di qua e di là delle vele quadre di una nave, sopra piccoli pennoni, detti *buttafuori*, che sporgono all'infuori del pennone principale: servono quando il vento è largo, o pure diritto in poppa, onde presentare al vento una maggior superficie di vela, e con ciò conseguire una maggior velocità della nave, servendo essi come vele ausiliarie.

Chiamansi *coltellacci bassi* o *scopamari* quelli che si mettono a lato della vela di maestra o di trinchetto: vi sono anche i coltellacci delle gabbie e dei pappafichi, i quali servono a fare lo stesso ufficio a lato di queste diverse vele.

I coltellacci bassi s'inferiscono in alto per metà, sopra un bastone o piccolo pezzo

di pennone, e si estendono sull' appoggio dello stesso bastone, chiamato *buttafuori di coltellaccio*, il quale sporge all' in fuori dal pennone di maestra o da quello di trinchetto, fermato con cerchj di ferro agli stessi pennoni. Il lato inferiore di queste vele si cazza, tenendo il loro angolo esteriore lontano dalla nave per mezzo di un *lancialovi*, o forcone inclinato (Arcboutant. *A boom*), che s' ingancia ad un occhio di ferro posto al di fuori del bordo.

Questi bastoni o lancialovi sono tenuti al loro luogo con una corda semplice incappellata o allacciata all' estremità loro esteriore, portando e tesando l' uno de' rami della stessa verso l' indietro, l' altro verso il davanti del bastimento. Chiamansi quindi per analogia *sarte di coltellaccio*.

Non è lo stesso de' coltellacci delle gabbie e de' pappafichi. Il loro lato superiore è inferito ad una specie di piccolo pennone o bastone, in tutta la lunghezza della sua invergatura. Al mezzo di questo pennone è fermata una *drizza*, la quale passando per un bozzello stroppato all'estremità del pennone di gabbia o di pappafico, serve a issare il coltellaccio e a disporlo a lato della vela cui è destinato ad allargare. Il lato inferiore di questi coltellacci alti si cazza sul buttafuori de' coltellacci inferiori.

*Coltellacci bassi o scopamari*. Bonnettes-basses. *The lower studding-sails.*

*Coltellacci delle gabbie*. Bonnettes des huniers. *The top-sail studding-sails.*

*Buttafuori de' coltellacci*. Boute-hors des bonnettes. *Studding-sail booms.*

*Cerchj de' buttafuori*. Cercles de boute-hors. *The studding-sail boom irons.*

COMANDO, s. m. Bitord. Commande. *Spun-yarn.* È una cordicella sottile fatta di due o tre fili tratti da corde usate, bianche o incatramate, o di filo di canapa di secondo fusto. Si commette a ruota, e nell' ozio della navigazione se ne fa a bordo del bastimento. Serve a imboronare o fasciare le manovre, a piccole allacciature, a fare delle reti, delle baderne, dei paglietti, delle cinghie, ecc.

*Comando bianco*. Bitord blanc. *White, untarred spun-yarn.*

*Comando incatramato o nero*. Bitord goudronné. *Tarred spun-yarn.*

*Comando a tre fili*. Bitord de trois fils. *Three yarn spun-yarn.*

*Ruota da comando*. Tour a bitord. *Reel for a spun-yarn.* Ruota con la quale si torcono i fili per commetterli e farne comando.

COMITO, s. m. Comite ou come. *An under officer of a galley, whose employment answers nearly to that of boatswain in ships of war.* Nome di basso uffiziale di galera, il quale comanda ai marinaj e ordina la manovra. Nelle galere armate l' impiego di questo ufficiale corrisponde a quello che nelle navi da guerra si chiama *capo d' equipaggio* o *maestro d' equipaggio* (Maitre d'équipage. *Boatswain*).

Ora che non si tengono dalla Francia galere in mare, e i galeotti e forzati in tutti i porti si tengono nei *bagni*, i *comiti* non hanno altro dovere se non che di sopravvegghiare alla polizia e al buon ordine della ciurma. Hanno per secondi nel loro servizio, i *sottocomiti*, *aguzzini*, *sottaguzzini* (Sous-comes, argousins, sous-argousins).

COMMENTO, s. m. Ven. *Chimento*. Couture ou intervalle entre les bordages. *Seam of the planks.* È l' intervallo che resta fra due majeri o asse del fasciame di un bastimento, nel quale i calafati cacciano a forza la stoppa affinchè l' acqua non penetri.

COMMERCIO, s. m. *Traffico*. Commerce. Trafic. Négoce. *Commerce. Trade.* Scambio di mercanzie.

COMMESSI, s. m. pl. Commis. Nome che si dà generalmente a quelli che sono incaricati di qualche impiego o funzione d' amministrazione nei porti e nei vascelli, e che debbono renderne conto ad un superiore.

*Commesso del munizioniere*. Commis du munitionnaire. *A clerk or steward to the commissary.* Incaricato delle somministrazioni in dipendenza dagli ordini del munizioniere.

*Commesso de' viveri*. Commis des vivres. *Purser or the ship.* Quegli che è incaricato di dispensare e distribuire i viveri all' equipaggio.

COMMESSURA, s. f. *Commettitura*. Commissure. Jointe. Liaison. Assemblage. *A joint or seam.* È la linea dove si uniscono strettamente due pezzi.

COMMETTAGGIO, s. m. Commettage. L' arte e l' atto di commettere i cavi.

COMMETTERE, v. a. Commettre. *To lay.* Mettere insieme, unire strettamente checchessia, congiungere, incastrare, far combaciare, parlando di legname, pietra a simili; il che dicesi anche *congegnare*. Più propriamente quando si commettono due pezzi con indentatura dicesi *indentare* e *calettare*. Sono analoghe a questa voce quella

d' *innestare*, *combaciare*, *incastonare*, *incollare*, *impiombare*, *appareggiare*, *apparellare*, le quali esprimono varie maniere e avvertenze o industrie nel commettere.

*Commettere le corde.* COMMETTRE, METTRE ENSEMBLE LES CORDES. TO LAY THE ROPES AND CABLES. Si dice particolarmente dell' unire e attorcigliare insieme più cordoni o legnuoli, o torti o non torti, per farne un cavo. I fili di canapa uniti in altrettanti legnuoli o cordoni si riuniscono e si commettono attortigliandosi insieme per farne la corda, che in questo modo si dice commessa una volta, ed ha il nome di *ansiera* o *cavo manesco* ( CORDAGE COMMIS EN AUSSIÈRE. HAWSER LAID ). Se poi si commettono insieme più corde già commesse una volta, allora la corda si dice commessa due volte, oppure commessa *a gherlino* o *a gomona* ( EN GRELIN OU EN CABLE. CABLE-LAID ). La corda commessa è sempre più corta dei fili o dei cordoni o legnuoli de' quali è composta, perchè in forza dell'attorcigliamento essi si accorciano. Questa differenza di lunghezza è di un terzo o di un quarto della lunghezza totale, secondo che si vuol ottenere un cavo più rigido o più pieghevole. Ciò si esprime dicendo una corda commessa *in terzo* o *in quarto* ( CORDAGE COMMIS EN TIERS OU EN QUART. A THREE-STRANDED ROPE, A FOUR-STRANDED ROPE ). *Scommettere* è il contrario di *commettere*, ed è sciorre i cordoni dall' attorcigliamento.

COMMETTERE, v. a. ORDONNER. CHARGER D' UNE COMMISSION. TO COMMIT A THING TO ONE, HANDS AND CHARGE; TO TRUST HIM WITH IT. Incaricare di un ordine, di un affare, ecc.

COMMETTITORE, s. m. TABLETIER. A TORNMAN. Artefice di lavori di commesso.

COMMETTITURA, s. f. COMÉTAGE. THE LAYING OF ROPES AND CABLES. L'atto di commettere i cavi.

COMMISSARIO ( s. m. ) *di marina*. COMMISSAIRE. COMMISSIONER OF THE NAVY. Uffiziale di amministrazione della marina, che oggidì si dice *commissario dei porti* e *degli arsenali*, e si distinguono in commissarj generali ordinarj, sopraonumerarj e alle classi.

COMMISSIONE, s. f. ORDRE. COMMISSION. CHARGE. Comando, incumbenza; onde *dar commissione* significa incaricare di qualche affare o incumbenza.

*Commissione di guerra*. COMMISSION DE GUERRE. A WARRANT. È la permissione o patente che autorizza il capitano di un bastimento a correre sopra i bastimenti nemici e a predarli.

COMPASSARE (v.a.) *la carta*. COMPASSER LA CARTE. TO COMPASS THE CHART. V. *Puntare*. *Carta*.

COMPASSO, s. m. *Bussola*. COMPAS. COMPASS.

*Compasso di rotta*. COMPAS DE ROUTE. COMPAS DE MER. A SEA COMPASS. È l'istromento descritto all'articolo *Bussola*. Nell'abitacolo o chiesuola si collocano ai lati due bussole o compassi di rotta, e tra questa una lampana accesa in tempo di notte.

*Compasso di variazione* o *compasso azimutale*. COMPAS DE VARIATION OU COMPAS AZIMUTHAL. AZIMUTH OR AZIMUTHAL, OR VARIATION COMPASS. È una bussola la quale serve a determinare la declinazione o la variazione dell' ago magnetico per mezzo degli azzimutti degli astri. Questo compasso si tiene in una cassetta quadra. Nell' interno è guarnita di un cerchio d' ottone diviso esattamente in gradi e di due linde a traguardi, per mezzo de' quali si dirige il raggio visuale al sole che si leva o tramonta, quando il suo disco è elevato sopra l'orizzonte di un suo semidiametro. Osservando così di quanto si discosti dall'Est o dall'Ovest della bussola, si paragona l' amplitudine apparente dell' astro dato dal compasso con quella ch'egli ha realmente nel giorno dell' osservazione dal vero Est a Ovest, e si deduce per conseguenza la declinazione dell' ago magnetico dal vero Norte.

Il compasso di variazione serve ancora per conoscere col mezzo de' traguardi l'angolo di deriva, osservando la traccia che il bastimento lascia dietro di sè nell'acqua, e riferendola alla direzione della chiglia.

*Compasso rovescio*. COMPAS RENVERSÉ. HANGING COMPASS. È un compasso o bussola costruita per essere attaccata al cielo o soffitto di una stanza, e per presentare allo spettatore la direzione dell'ago magnetico. Non è diverso dagli altri, se non in quanto il pinolo che sostiene l'ago, in vece di essere piantato sul fondo della scatola, è sopra il vetro che la ricuopre.

*Compasso da puntare la carta*. COMPAS DE CARTE. A PAIR OF COMPASSES, USED TO PRICK A CHART. È un compasso le cui gambe sono prolungate sopra la testa, e ivi sono guernite di un arco graduato che misura l' angolo di divergenza delle gambe inferiori. Serve come i compassi ordinarj a segnare o misurare le distanze, ecc.

*Compasso curvo*. COMPAS COURBE. COMPAS DE MATURE. A CALLIPER. Serve a misurare le grossezze e i diametri dei corpi rotondi.

come gli alberi, i cannoni, le palle, ecc. (Fig. 136).

*Compasso di cordajuolo.* COMPAS DE CORDIER. CALIBRE EN FIL. E uno strumento che serve a misurare la grossezza dei fili. Nelle due gambe sono incavate alcune incanalature semicircolari del diametro di 3, 4, 5 linee. Si adatta il filo ad una di queste, si avvicinano le due gambe, e quando il compasso si può chiudere esattamente si ha la grossezza del filo ricercata.

CONDANNARE ( v. a. ) *una nave.* Ven. *Mandare una nave al maglio.* CONDAMNER UN VAISSEAU. *To CONDEMN.* Si condanna una nave quando si decide ch'essa sia ridotta in istato di non poter servire alla navigazione senza pericolo, o per la sua vetustà, o pel cattivo stato delle sue parti che le rendono incapace di resistere alle forze del mare e dei venti. In tal caso però con qualche lavoro può ancora servire come nave di guardia o stazionaria, o di nave che si tiene ferma in porto per inalberarvi la bandiera, cui si dà il nome di *vascello di guardia* ( VAISSEAU AMIRAL. *GARD-SHIP* ), per *patascia* di caserma o di deposito di marinaj, o di spedale, per pontone di carenaggio, per magazzino occasionale, ecc.

Finalmente si demolisce un vascello per trarne i ferramenti e i legnami che possono servire ad altre costruzioni o raddobbi, lo che però non è da risolvere se non quando si abbia la maggiore sicurezza che il vascello non possa servire ad alcuno degli usi secondarj sopraccennati.

CONDOTTA, s. f. CONDUITE. *CONDUCT* or *COMMAND OF AN ARMY.* E la direzione o il comando di un' armata o di una squadra.

CONDOTTO, s. m. CONDUIT. Canale per cui passa una corda che debbe ricevere una nuova direzione. Se a quest' uso serve un bozzello, questo si chiama *bozzello di condotto* ( POULIE DE CONDUIT ).

CONDUTTORE, s. m. PARATONNERRE. *A CONDUCTING CHAIN FOR THE LIGHTENING.* Uno de' grandi pericoli ai quali è esposto un bastimento sul mare è quello dei fulmini. Un vascello in mare sotto un cielo carico di nuvole temporalesche, coll'alta sua alberatura, e coll' armatura di ferro nella sommità, è nella circostanza di esserne più facilmente colpito. La difesa che gli si fa col conduttore lo preserva con molta probabilità da così funesto accidente. Il conduttore consiste in una spranga di ferro, lunga alquanti pollici, che termina in punta dorata alla sua estremità, la quale si pianta sulla sommità del pappafico di maestra. A questa spranga si attacca una catena di ferro discendente lungo il paterasso di pappafico senza interruzione sino al mare nel quale s' immerge per qualche piede. L' esperienza e la teorica elettrica diedero bastanti fondamenti per istabilire che il fluido elettrico entra con la maggiore prontezza e quantità per le punte metalliche, e scorre rapidamente pei conduttori metallici, e che quindi per questo mezzo si compie l' equilibrio tra la materia elettrica ridondante e mancante negli strati della nuvole e del mare, e si previene lo scoppio del fulmine il quale è l' effetto dell' equilibrio a cui tende la materia stessa.

CONFALONE. V. *Stendardo.*

CONGEDARE, v. a. *Licenziare.* CONGÉDIER. *To DISCHARGE THE CREW.* Si congedano gli operaj, i marinari, cioè, dopo di averli impiegati in servizio dello stato nei porti o nei vascelli, si dà loro la permissione di lavorare per proprio conto, o di allontanarsi dagli arsenali o dai vascelli ne' quali erano trattenuti per ordine del governo.

CONGEDO, s. m. *Patente.* CONGÉ. *PASS* or *PASSPORT.* E una specie di passaporto o permissione che si dà ad un capitano o padrone di bastimento, di mettersi in mare per un determinato destino e con un determinato carico. E necessario a tutti i bastimenti, sotto la pena d' essere confiscati se non l' hanno, nè può essere rilasciato senza che siasi presentato il ruolo dell' equipaggio.

Se il capitano o padrone del bastimento è trovato senza congedo, egli è riguardato come un pirata.

Ciò che si paga pel congedo, non entra nel conto dell' avaria, ed è a carico del capitano o padrone.

*Congedo di un marinajo.* CONGÉ D'UN MATELOT. E la permissione che gli si dà di ritirarsi a casa sua dopo terminata la campagna, o pure la dispensa dal continuare o una campagna cominciata, o dal soddisfare all' impegno di servire nel viaggio di un bastimento.

CONIARE. V. *Inbiettare.*

CONIGLIA, s. f. E l'ultimo banco alla prua delle galere. E così detto dal coniglio animale timido e vile; perchè a quel banco si mettono i più deboli galeotti.

CONIGLIERI, s. m. pl. Sono i vogavanti della coniglia.

CONIO. V. *Bietta.*

CONSENTIRE, v. n. CONSENTIR. *To spring, to break or have a spring.* Si dice che un albero ha consentito, quando per un grande sforzo o per una continuazione di sforzi mutò lo stato suo primitivo, cioè la forma che gli si diede da principio, e anche quando si staccò da esso, diede qualche scheggia o provò qualche disunione parziale. Si dice parimente e nello stesso senso di un pennone. Si estende ancora l'uso di questo vocabolo per esprimere lo stato di un vascello, il quale in un arrenamento abbia sofferto qualche alterazione nella sua figura o nelle connessioni delle sue parti. Si fa consentire un legno, quando gli si fa forza per piegarlo e incurvarlo.

CONSERVA, s. f. CONSERVE. *A company keeper.* Bastimento di compagnia che fa rotta in compagnia d'altri bastimenti. I bastimenti che navigano insieme, e si tengono a vista per difendersi e soccorrersi reciprocamente, diconsi *andare di conserva* ( ALLER DE CONSERVE. *To sail in company, to keep company together* ). Ciascuno di questi bastimenti si denomina talvolta dagli altri col nome di *conserva*.

*Noi perdemmo la nostra patascia di conserva in una nebbia.* NOUS PERDIMES DE VUE NOTRE CONSERVE DANS UNE BRUME. *We lost sight of our tender in a fog.*

CONSERVARE, v. a. CONSERVER. *To keep a ship's company.* Un vascello conserva un altro, o conserva un'armata, quando gli avvista continuamente, e dirige la sua marcia e i suoi movimenti secondo quelli che si propone di seguire. In un'armata, i vascelli diconsi conservare le loro distanze reciproche, quando osservano di tenersi lontani l'uno dall'altro ad una determinata misura. Quando i bastimenti fanno rotta insieme ed in compagnia, o per prestarsi reciprocamente soccorsi o per osservarsi scambievolmente nei loro movimenti, si dice che *si conservano, che vanno di conserva* ( QU'ILS SE CONSERVENT ).

*Conservare un segnale alla* N *aria di vento.* CONSERVER UNE AMAYE A *N* AIR DE VENT. *To keep a sea-mark* N *point of the compass.* Significa mantenersi in tale posizione, sicchè quel segnale continui ad essere rispetto al bastimento in un rombo di vento determinato.

*Conservare il vantaggio del vento, il sopravvento.* CONSERVER L'AVANTAGE DU VENT. *To keep the weather gage.* È mantenere rispetto ad un altro bastimento una posizione che è considerata dai marini come molto vantaggiosa. Perciocchè l'essere al sopravvento di un altro vascello e mantenervisi, favorisce ai progetti e di fuga e di attacco, e di portare soccorsi prontamente ai bastimenti.

CONSIGLIO, s. m. CONSEIL. Adunanza ordinaria e permanente, o estraordinaria ordinata dal sovrano, per determinare sopra alcuni oggetti. Onde vi è

*Consiglio di guerra.* CONSEIL DE GUERRE. COURT MARTIAL. *Council of war.*

*Consiglio d'amministrazione.* CONSEIL D'ADMINISTRATION. *Council of administration.*

*Consiglio di costruzione.* CONSEIL DE CONSTRUCTION. *Council for the construction and repairing of ships of war.*

*I venti sono a consiglio* LES VENTS SONT AU CONSEIL. *The wind are seeking a hole blow out of.* Si dice quando la loro direzione è incerta, variabile e indeterminata.

CONSOLE, s. m. CONSUL. *A consul.* I consoli sono ufficiali civili stabiliti dai governi nelle scale del Levante, sulle coste della Barbaria, di Spagna, di Portogallo, ecc. o altri paesi stranieri marittimi, dove si fa un commercio considerabile. Le funzioni del console generalmente sono di agevolare il commercio o di proteggere i mercanti della sua nazione.

L'ordinanza di marina prescrive che gli uomini destinati per tale incombenza non siano d'età minore di trent'anni.

Il console debbe chiamare alle assemblee da lui convocate per gli affari generali di commercio e della sua nazione tutti i mercanti, capitani e padroni de' bastimenti che trovansi nella sua residenza, i quali sono obbligati d'intervenire, e le risoluzioni che vi si prendono, debbono essere firmate da quelli che sono intervenuti, ed eseguite dietro gli ordini del console.

Nelle piazze di commercio dove risiede un console di Francia, è di pratica che il corpo dei negozianti scelga dal suo numero due deputati della nazione, le funzioni dei quali limitate a certo tempo sono di assistere il console in tutti gli affari che interessano il commercio francese.

I deputati della nazione, dopo compiuto il tempo del loro uffizio, hanno l'obbligo di render conto al console degli affari di cui furono incaricati, e del maneggio dei danari comuni, alla presenza di altri deputati eletti di nuovo, e dei negozianti più anziani.

Il console debbe tenere esatto e fedele registro degli affari importanti del consolato,

e trasmetterlo tutti gli anni al ministro della marina, cui dee render conto in tutte le occasioni.

È vietato al consola di prendere in nome della nazione alcuna somma dai Turchi, Mori, Ebrei od altri, sotto qualsivoglia protesto possibile, come anche di tassare per quest'effetto quelli della nazione, a meno che ciò non sia in conseguenza di una deliberazione comuna, la quale dee contenere l'esposizione delle cagioni e della necessità, sotto pena di pagare del proprio.

Per ciò che riguarda la giurisdizione in materia civile e criminale, i consoli sono obbligati di conformarsi agli usi e ai trattati che vi sono con i sovrani de' luoghi della loro stazione: i loro giudizj sono eseguiti provvisionalmente in materia civile, dandone cauzione: o definitivamente e senza appellazione, in materia criminale, quando non vi sia il caso di pena afflittiva, purchè siano istituiti insieme con i deputati e quattro notabili della nazione: o quando vi sia il caso di pena afflittiva, debbono formarne il processo, e trasmetterlo insieme all'accusato col primo bastimento della nazione che ritorni in Francia, ond'essere giudicato dagli uffiziali dell' ammiragliato (ora dal tribunale criminale) del primo porto dove il bastimento farà il suo discarico.

Per una dichiarazione del 27 giugno 1722 i consoli possono dare i loro giudizj in materia civile, chiamando soltanto i due deputati della nazione, o in loro mancanza due de' principali negozianti francesi.

Il console dee far uscire dai luoghi della sua ispezione i Francesi, la cui vita o condotta sia scandalosa, sulla relazione o ricerca de' deputati, notabili e principali negozianti francesi, informandone i sovrani de' paesi, o le persone depositarie della loro autorità, accompagnando gli espulsi con quelle carte che dichiarano le cagioni della loro espulsione, e il pericolo che portava la loro condotta. Debbono sostenere in tutte le occasioni ragionevoli il commercio e l'interesso della nazione, e prenderne le parti appresso i sovrani de' paesi o appresso i loro rappresentanti; e in caso di bisogno, ricorrere all'ambasciatore di Francia che è appresso gli stessi sovrani, qualora non possa ottenere giustizia e riparazione dalle autorità locali.

Il console debbe aver cura che sia fatto l'inventario dei beni ed effetti di quelli che muojono senza eredi, e degli effetti salvati dai naufragi, di che egli incarica il cancelliere onde l'inventario sia fatto da esso in presenza di due mercanti notabili, e tutti tre debbono firmarlo. Dee trasmettere la copia di quest'inventarj, con la possibile prontezza, agli ufficiali dell' ammiragliato o ai deputati del commercio (in oggi al tribunale del commercio e al commissario delle classi) del luogo dove si trovano quelli che hanno interesse, onde siano avvertiti.

Dee legalizzare tutti gli atti di notorietà, i certificati di vita, le carte che debbono far fede, senza di che in Francia non hanno alcun valore.

I padroni de' bastimenti che abbordano ai porti, dove vi è un console della nazione francese, sono obbligati al loro arrivo di presentargli i loro passaporti, di fare il rapporto del loro viaggio, e di prendere da lui, partendo, il certificato del tempo del loro arrivo e della loro partenza, dello stato e qualità del loro carico, o di far rivedere e postillare i ruoli dell' equipaggio.

I consoli avevano altre volte de' diritti sopra tutte le mercanzie che i Francesi portavano e discaricavano ne' luoghi attenenti al loro consolato; ma dopo il 1767, essendosi aumentati gli appuntamenti dai consoli, si sono soppressi questi diritti, ed è loro espressamente vietato, sotto pena di concussione, di percepirne alcuno, fuorchè in Cadice, dove il consolato fu eccettuato da questa disposizione.

È vietato ai consoli di fare alcun commercio.

È vietato ai proprietarj de' bastimenti e ai marinari della nazione, quando insorge tra di essi qualche differenza, di ricorrere ai giudici del paese, ne' luoghi dove risiede un console; debbono indirizzarsi al console della nazione francese, il quale è in dovere di far loro pronta e buona giustizia, senza spesa.

Ne' porti di grande commercio, il console ha sotto i suoi ordini un viceconsole, per ajutarlo e secondarlo nelle sue funzioni, oltre il cancelliere; e quelli de' porti più considerabili, dai quali dipendono degli altri porti minori, hanno in ciascuno di questi un viceconsole subordinato, e che gli rende conto di tutto. V. *Viceconsole e Cancelliere.*

I consoli francesi rendono conto agli ambasciatori o inviati di Francia, dai quali dipende il loro consolato, eccettuati quelli delle coste di Barbaria, che rendono conto

immediatamente al ministro, e alla camera di commercio di Marsiglia.

La maggior parte delle nazioni forestiere, il cui commercio è considerabile, ha dei consoli, presso a poco negli stessi luoghi e nelle stesse scale che i Francesi: soprattutto gl' Inglesi e gli Olandesi.

CONTOVALI, s. m. pl. *Pontovali*. Nella costruzione delle galee si dà questo nome ai filari de' majeri che si mettono sopra la *incinta*. Corrispondono a questi i controcontovali di dentro. I contovali al luogo delle sartie dell' albero maestro vanno trapanati da sette perni per banda, sei de' quali sostengono le catene o *lande* delle sartie di detto albero, e l' altro la catena degli *anchini*.

CONTRABBANDIERE, s. m. INTERLOPE. *Smuggler* or *contraband trader*. Si dice de' bastimenti mercantili, i quali fanno un commercio clandestino e illecito di mercanzie di contrabbando. Questa parola INTERLOPE è specialmente in uso parlando delle colonie d' America, e segnatamente delle spagnuole, i porti delle quali sono, senza eccezione, rigorosamente chiusi agli stranieri. Il commercio lucroso che vi si fa, attrae molti bastimenti mercantili forestieri alle loro coste, dove procurano di sbarcare in alcuni luoghi segreti, concertati con gli abitanti del paese, le mercanzie vietate, o di fare in qualche modo il traffico che è loro proibito dalle leggi, senza essere scoperti dalle navi guardacoste.

CONTRABBORDO, s. m. DOUBLAGE. *Sheathing*. E una coperta di tavole che si fa al vivo della nave, dalla chiglia sino alle incinte, e serve per conservare il fondo del bastimento; questa coperta si fa anche di rame. V. *Fodera*.

CONTRACCAPIONE, s. m. CONTRE-CAPION. Legno curvo che serve di rinforzo al capione cui è applicato.

CONTRACCARENA. Termine di galera. Equivale a *controchiglia* nelle navi.

CONTRADORMIENTE, s. m. SERRE BAUQUIÈRE. *Thick stuff placed under the clamps in a ship's side*. Lunghi pezzi di legno, che rigirano intorno intorno al vascello, sopra le testate de' bagli fermate sul dormiente.

CONTRALANDE, s. f. pl. ETRIERS DE CHAINES DE HAUBANS. *The lower links of the chains of the shrouds*. Sono gli anelli inferiori delle lande, che s' inchiodano a due incinte per rinforzarle (Fig. 111 *n*).

CONTRAMANTE, s. m. FAUSSE ITAQUE. *False tye. Preventer-tye*. Amante di rinforzo che si mette in caso di burrasca ai pennoni di maestra e trinchetto per maggiore sicurezza.

CONTRAMMARCIA, s. f. CONTRE-MARCHE. La marcia di una divisione in direzione contraria di quella che aveva da prima. *Virare di bordo per la contrammarcia*. VIRER DE BORD POUR LA CONTRE-MARCHE. *The general tacking of ships or squadron arranged in the same line; in the wake of one another and so as to preserve it's former disposition on the opposite tack*. Si dice quando tutte le navi di un' armata o di una divisione virano di bordo una dopo l' altra, e si dispongono nella stessa direzione della nave che è in capo della linea, sicchè dopo avere tutte virato di bordo, si trovano nella stessa situazione relativa, cioè, a distanze eguali tra di loro, con lo stesso ordine una dopo l' altra, e sulla stessa linea retta.

CONTRAMMEZZANA, s. f. PERROQUET DE FOUGUE. *Mizen-topsail*. Nome della vela sopraposta alla vela di mezzana.

*Albero di contrammezzana*. MAT DE PERROQUET DE FOUGUE ou MAT DE FOUGUE. *Mizen-top-mast*.

CONTRAMMIRAGLIO, s. m. CONTRE-AMIRAL. *Rear admiral* or *admiral of the rear*. Il terzo ufficiale superiore d' un'armata navale, subordinato all' ammiraglio e al viceammiraglio. Lo stesso nome si dà alla nave da lui montata. Comanda la divisione della retroguardia.

CONTRAPPAPAFICO, s. m. PERROQUET VOLANT. *The top-gallant royal-sail*. Secondo pappafico soprapposto ad un altro, e che forma un quarto ordine di vele. Alcuni lo chiamano *Catacouns*.

CONTRAPPORTELLI, s. m. pl. FAUX SABORDS. *False ports*. Portelli posticci o quadri di asse della grandezza delle aperture de' portelli alle quali si appongono. Hanno un buco rotondo per cui può uscire la volata del cannone. Vi si aggiunge per di fuori una manica di tela che abbraccia il cannone, per impedire che nelle agitazioni del mare l' acqua non entri nella nave.

CONTRARUOTA (s. f.) *di prua*. *Contr'asta di prua*. Ven. *Vanticuor di prova*. CONTRE-ÉTRAVE. *Apron*. (Fig. 80 *a*, *a*, *o*). E un pezzo di un solo legno o per lo più un pezzo composto di più legni curvi, che si applicano interiormente alla ruota di prua, per fortificarla ed unirla più saldamente alla chiglia della nave. Le giunture di questi pezzi non debbono cadere sulle giunture della ruota. La

larghezza della contraruota è eguale a quella della ruota, e la grossezza di due tarai.

*Contraruota di poppa esteriore.* CONTRE-ÉTAMBORD EXTÉRIEUR. *THE BACK OF THE POST OR THE BACK OF THE STERN-POST.* È un pezzo di legno che si unisce alla ruota di poppa per di fuori, e intorno al quale si muove il timone, quindi preserva la ruota dal fregamento del timone, e si rimette quand' è consumato, assai più facilmente che non si farebbe per mutare la ruota.

*Contraruota di poppa interiore.* CONTRE-ÉTAMBORD INTÉRIEUR. *INNER POST. Contr'aste di poppa.* Ven. *Vanticuor di puppa.* È un pezzo forte di legno che si unisce per di dentro alla ruota di poppa.

La sua lunghezza e larghezza eguagliano quelle della ruota: la sua grossezza verso il piede dove si appoggia alla chiglia, non ha che due terzi della larghezza, e la grossezza in alto è la metà di quella che ha al piede.

CONTRASCOTTA, s. f. *Sagola della bugne.* CARGUE POINTS. *CLUE-GARNETS OF THE COURSES.* Funicella o manovra allacciata alle bugne delle vele basse, colle quali si mura la bugna di sopravvento verso prua quando si va all' orsa.

*Contr' asta.* V. *Contraruota.*

CONTRASTRAGLIO, s. m. FAUX ÉTAI. *THE PREVENTER-STAY.* Straglio di rinferzo che si usa nelle navi da guerra. Questi cavi sono rappresentati nella fig. 195.

*b b. Contrastraglio dell' albero di maestra.* FAUX ÉTAI DU GRAND MAT. *MAIN PREVENTER-STAY.*

*f e, f e. Contrastraglio della gabbia di maestra.* LE FAUX ÉTAI DU GRAND MAT DE HUNE. *MAIN-TOP-PREVENTER-STAY.*

*g g. Contrastraglio di trinchetto.* FAUX ÉTAI DE MISAINE. *FORE-PREVENTER-STAY.*

10. 10. *Contrastraglio dell' albero di parrocchetto.* FAUX ÉTAI DU PETIT MAT DE HUNE. *FORE-TOP-PREVENTER-STAY.*

CONTRATTO (s. m.) *di noleggio.* CHARTE-PARTIE. *CHARTER-PARTY.* È una transazione, un contratto di noleggio tra un negoziante e il proprietario o il capitano di un bastimento per istabilire il prezzo e le condizioni alle quali si dee fare il trasporto di alcune mercanzie da un porto ad un altro determinato. Questo contratto debb'essere disteso in iscritto tra il proprietario, o tra il capitano e il negoziante. Si dichiara in esso il nome e la portata del bastimento, il nome del padrone o capitano, il numero de' marinaj, la qualità degli attrazzi, apparecchi e munizioni che si giudicano di necessità per condurre con sicurezza il bastimento al luogo del suo destino. Vi si specificano tutte le condizioni reciproche per le spese nel carico e nello scarico delle mercanzie, lo spazio di tempo nel quale l' uno e l' altro debbono essere fatti, e questo tempo limitato si chiama *giorni di stallia* (JOUR DE PLANCHE); se il termine è di un mese, si esprime che si accordano trenta *giorni di stallia.*

Il proprietario si obbliga di mantenere per un tempo limitato il bastimento in istato di navigare, e corredato di tutti gli attrezzi, apparecchi, munizioni necessarie per fare il viaggio di cui si tratta, e di somministrare l' equipaggio e i viveri. Il mercante si obbliga di pagare al proprietario la somma convenuta per prezzo del noleggio, o calcolato a tonnellata, o a un tanto al mese, o a un tanto per tutto il viaggio.

Quando il tempo del carico della mercanzia non è stabilito dal contratto di noleggio, esso si dee regolare secondo l' uso dei luoghi dove si fa il contratto; così ancora per il discarico.

Se il bastimento è noleggiato a mese, e non si sia determinata l' epoca del principio, questo si comincia dal giorno nel quale il bastimento si è messo alla vela.

Quello che dopo l' intimazione in iscritto di soddisfare alle condizioni del contratto, ritarda o ricusa di eseguire, è obbligato a sottostare ai danni e agl' interessi. Non pertanto, se prima della partenza accadesse che il commercio per mare restasse interdetto per causa di guerra, di rappresaglia, o altrimenti al paese cui è destinato il trasporto, il contratto di noleggio resta disciolto senza danno delle parti. Il mercante però dee pagare la spesa del carico e del discarico delle mercanzie.

Quando accada che sia posto un *embargo* per un dato tempo nel porto dove si trova il bastimento noleggiato, il contratto sussiste nel suo intero, e il padrone e il mercante debbono aspettare l' aprimento del porto, e la libertà de' bastimenti, senza essere obbligati a pagare danni o interessi reciprocamente. Il mercante però nel tempo dell' *embargo* può far discaricare a proprie spese la mercanzia, a condizione di ricaricarla o d' indennizzare il padrone. I padroni o capitani de' bastimenti sono obbligati di tenere a bordo, nel tempo del viaggio, il contratto di noleggio e le altre carte giustificanti il loro carico.

CONTRE, s. f. pl. Ecouets. *The tacks of the courses*. Nome che si dà a quattro grosse funi, due delle quali sono attaccate alle bugne della maggior vela, e le altre a quelle di trinchetto, e servono a tirare verso prua le bugne di sopravvento di dette vele. V. *Mura*.

CONTROBRACCI, s. m. pl. *Falsi bracci*. Faux bras. *Preventer-braces*. Chiamansi con questo nome de' cavi semplici che servono a raddoppiare i bracci de' pennoni bassi, in un tempo burrascoso o in caso di combattimento. S' incocciano con uno stroppo alle estremità dei pennoni. Quelli del pennone di maestra vengono ad amarrarsi sul casseretto a lato da' bracci dello stesso; e quelli di trinchetto si amarrano verso la sartia anteriore dell'albero di maestra.

CONTROCHIGLIA, s. f. Contre-quille. *Stemson* or rather *back of the keel*. Pezzo di costruzione formato da più legni diritti, che si applicano sulla chiglia, nell'interno della nave per tutta la di lei lunghezza. Comincia dalla controruota di poppa e va ad unirsi alla controruota di prua. La larghezza della controchiglia è eguale alla larghezza della chiglia, ma la sua grossezza è minore della metà alla sua parte posteriore, ed a misura che si accosta al mezzo del bastimento, si diminuisce ancora della sua metà, sicchè ivi non ha che il quarto della grossezza della chiglia. La controchiglia serve a fortificare la chiglia e l'unione con essa de' madieri e de' forcacci. Si ha attenzione che non s'incontrino l' una sopra l'altra le indentature della controchiglia con quelle della chiglia. Veo. *Controcolomba*.

CONTROCORRENTE. Contre-courant. *A counter-current*. V. *Corrente*.

CONTROCORSIE, s. f. pl. Hiloires renversées. *Fore and aft-carlings under the beams*. Sono lunghi pezzi di legno posti sotto i bagli nel verso della lunghezza della nave, specialmente da una boccaporta all'altra, immorsati negli stessi per rinforzare la loro unione. I puntali che posano sul paramezzale, sorreggono il ponte nelle controcorsie, non solo direttamente, ma anche per mezzo de' bracciuoli o mensole che sporgono dalla loro sommità. Le controcorsie si pongono sotto tutti i ponti ed anche sotto i mezzi ponti de' castelli.

CONTRODRAGANTE, s. m. Barre d'écusson. *The counter transom*. È la più alta barra o traverso nel quadro di poppa, sull'alto della ruota che fa con essa la figura di una T. È posta sopra il dragante all'altezza a un dipresso della soglia superiore de' portelli posteriori.

CONTROVOLTIGLIOLA, s. f. Boudin. *The middle rail of the head, in french ships, so nominated from its round form; a general name for any rails of a round form*. È il nome di un pezzo di legno rotondo a foggia di toro o bastone, che fa parte dell'ornamento dello sperone di una nave. Esso ha la sua sommità verso la testa della figura, e va, procedendo con un contorno gradevole, ad attraversare i bracciuoli delle forme dello sperone, tra di asse, a progredisce sino al bordo sotto la grua.

CONTUMACIA. V. *Quarantena*.

CONVOGLIO, s. m. Convoi. *Convoy*.

Si dice d'una compagnia di bastimenti mercantili scortati da una o da più navi da guerra per difenderla dai nemici. Il comandante delle navi comunica i segnali ed ordini ai capitani de' bastimenti, i quali debbono starvi attenti per eseguirli. In caso d'incontro d'un nemico di forze superiori, il comandante dee fare il segnale del *si salvi chi si può salvare*, e si batte sino all'estremo, dando così luogo e tempo al convoglio di fuggire. Ma il capo del convoglio può ed anche dee schivare il combattimento, qualora non sia necessario per la salvezza del convoglio, dal quale non dabba separarsi, quando non sia forzato, se non che dopo d'averlo fatto entrare nel porto della sua destinazione.

CONVOGLIARE, v. a. Convoyer. *To convoy*. Scortare con navi da guerra più bastimenti mercantili, condurli da un porto ad un altro, e proteggerli dagli attacchi dei nemici in tempo di guerra.

COPERTA (s. f.) *della nave*. *Coverta*. *Ponte*. Pont du vaisseau. *The deck of a ship*. V. *Ponte*.

COPERTINO, s. m. Cabane. Quella tela o stuoja che si adatta sopra alcuni cerchj piegati a guisa d' arco, e che formano una specie di capanna nel navicello. Ven. *Felze*.

COPPANO, s. m. Nome veneziano di piccola barca, corrispondente per l'uso e per la grandezza ai canotti.

COPPIA, s. f. Couple. *A frame*. Le due coste di un bastimento formano una coppia. V. *Coste*.

CORBAME. V. *Coste*.

CORBAME, s. m. *Costellame*. Il complesso dei legni o delle coste che formano l'ossatura

da' bastimanti, cioè, madieri, cappezzelle, stamenali, foreacci ecc.

CORDA, s. f. *Cavo. Canapo.* Ven. *Cao.* CORDE. *Rore.* La corde per uso della marina si fanno di canapa. Sino al presente questa sostanza si trovò la migliore di tutte, la più legante, la più forte e la più abbondante. Varie nazioni che navigano nel Mediterraneo impiegano delle corde dette *libani*, fatte di una specie di giunco, chiamato *esparto* dagli Spagnuoli, *stuffe* dai Provenzali, e da noi *sparto*. Le corde intrecciate o fatte di filamenti d' altre piante fuori della canapa diconsi *strambe*. Si possono fare delle corde col lino, col cotone; con la scorza di tiglio o di lana e di seta. Nell' America meridionale, al Messico, alle Antille, alla Manilla ecc. se ne fanno con filamenti di una specie d' aloe, detto *aloe pitte*. Gl' Indiani, i Negri, i Selvaggi ne fanno con diverse cortecce d' alberi: se ne fanno alle Indie orientali con la scorza del cocco; chiamansi queste *corde di Cairo* (CORDACES DE CAIRE).

Si ammirano le corde e reti degli abitanti della nuova Zelaeda, non solamente per la specie particolare ed eccellente di canapa di cui sono fabbricate, ma ancora per la buona loro costruzione che punto non cede al lavoro de' migliori cordajuoli d'Europa, per quanto riferiscono i navigatori più illustri tanto inglesi quanto francesi, che visitarono quei paesi.

Si fanno ne' nostri porti più sorte di corde con la canapa: le più minute sono quelle cha sono composte di due, tre o quattro fibro di canapa, commesse una sola volta, come sono *il merlino* (MERLIN), *il lezzino* (LUZIN) ecc.; altre più grosse sono composte di tre, quattro o cinque matasse, ciascuna delle quali contiene un maggiore o minore nomero di fili che si commettono una volta sola, come i *gerli* (QUARANTENIERS), *le ansiere* (AUSSIÈRES); altre finalmente che diconsi commesse due volte, le quali sono fatte di tre o talvolta quattro ansiere commesse insieme, como sono *le gomone*, *i gherlini e le gomonette* (CABLES, GRELINS, CABLOTS). Si potrebbono ancora commettere insieme dei gherlini al numero di tre, ciò che darebbe de' cavi commessi tre volte, ma non vi è quest' uso.

Vi sono delle corde composte di tre o quattro fasci di fili, con un' anima o miccia nel mezzo.

*Articolo di osservazioni generali sull' arte della corderia, de' signori Lescallier e Forfait.*

I metodi della corderia inglese e olandese differiscono essenzialmente tra di loro a da quello di Francia. È difficile assegnar i motivi di questa differenza, perciocchè finalmente uno di questi metodi è il migliore, al quale tutte le nazioni marittime dovrebbero uniformarsi.

Abbiamo veduto in Inghilterra filare della eccellente canapa del Nord di prima qualità.

Si pettina in Inghilterra la canapa come ne' porti della Francia, ma non si scotola.

Le ruote de' filatori non differiscono dalle nostre; le fanno girare con maggiore velocità, ma il filatore cammina ancor più velocemente, di modo che il filo riesce meno torto, e si fa con somma prontezza. Questo filo non è bello, anzi è molto ineguale, e grosso da sei linee e mezzo alle sette.

Que' maestri cordajuoli ci hanno assicurato ch' esso era destinato a fare delle gomone e de' gherlini, e che si filava più fino e più eguale per la manovre dormienti, e meglio ancora per le manovre correnti.

In vecè di disporre ciascun filo separatamente sopra un tornello, se ne dispongono tre alla volta, e si dispone a modo che tre filatori arrivino nello stesso tempo al fine della corderia.

Gl' Inglesi non passano il filo per il catrame, quando esce dalle mani del filatore; ma ne passano in una volta tanto, quanto basta a fare un cordone o nombolo. Perciò si dispone un certo numero di rocchetti su i naspi, o si fanno i fili nel numero necessario (a ciascun rocchetto si applicano tre fili alla volta). I fili che passarono per il catrame alla nostra presenza, erano centottanta. Quando sono della lunghezza cha occorre, si tagliano e si raccolgono in piccole doglie sopra un carretto col quale sono portate alla caldaja del catrame.

La caldaja di catrame ha quattro piedi di lunghezza, tre di larghezza e due di profondità. È piantata sopra un fornello di mattoni, e riscaldata con carbono di terra. La bocca del fornello è fuori della fabbrica per riguardo del fuoco. Per questo stesso riguardo l'officina dov' è la stufa è separata dai magazzini della corderia con pareti di mattoni.

Nel mezzo della caldaja vi è una scala di rame, per la quale si fanno passare i fili.

affinchè s' immergano nel catrame sempre alla stessa profondità; di là escono per un buco circolare guernito di rame. Questo buco è aperto nella parete a termina nel magazzino.

In questo a dodici piedi dal buco vi è un piccolo argano, al quale si guernisce il fascio di fili che sono col di lui movimento tirati fuori della caldaja. Si raccolgono sopra un carretto, si portano alla bilancia, e di là al magazzino. Per cavare dal fascio di fili il catrame sovrabbondante, vi è nel buco circolare, per cui passa il filo, una saracinesca di rame la quale pesa sopra i fili: una leva aumenta l'azione della saracinesca mediante un peso attaccato all' altra estremità, il quale regola la pressione.

Il filo si ottiene con questo metodo incatramato uniformemente: la canapa non cambia, per così dire, il suo colore, e nondimeno, distorcendo i fili, si vede che il catrame penetrò sino ai filamenti più lontani dalla superficie.

Gli Spagnuoli hanno adottato questo metodo per incatramare i fili delle loro corde.

Non si lascia per lungo tempo in deposito il filo incatramato. Quando è raffreddato ed ha scolato per cinque o sei giorni, si passa a commetterlo.

Gli Olandesi seguono un metodo affatto diverso. La canapa è un corpo filamentoso, spongioso e permeabile dall' umidità. Nello stato greggio e di materia prima, ne' trasporti, nelle diverse preparazioni che se ne fanno, egli riceve dall'atmosfera, dalla stiva de' bastimenti, dai magazzini, dall'aria delle officine e dalla stessa respirazione degli operaj molte parti acquose, le quali lo dispongono ad immarcire e a guastarsi. Se s'incatrama il filo appena fatto, si rinserra nel suo interno l'umido che ha imbevuto; e il catrame vegetabile essendo di sua natura solubile nell' acqua, non reca che un rimedio imperfetto a questo inconveniente.

Gli Olandesi non incatramano i loro fili: commettono in bianco le loro più grosse gomone: dopo commesse, le fanno passare raccolte in duglie in una stufa, la quale a quest'oggetto ha varj piani fatti a carabottino. Ve le lasciano per circa otto giorni. Il calore che viene da quattro fornelli posti al basso ne' quattro angoli della stufa, vi si mantiene dai 135 a 140 gradi del termometro di Fahrencyth, che corrispondono a 46 in 48 del termometro di Reaumur, cominciando ne' primi giorni da un calore più moderato.

Svapora dalla canna o tubo della stufa un' umidità molto considerabile par la sua quantità.

Il cordame, compiutamente spogliato così dalla stufa delle parti acquose, si fa uscire ancora caldo da una piccola porta aperta in uno dei lati, e si trasporta con due stanghe sopra un carabottino nella tina di catrame che gli è di fianco e a livello, nella quale si tuffa tutto intero a adugliato.

Essendo ancor caldo e pieghevole, egli è perfettamente permeabile al catrame, di cui si penetra da per tutto, assorbendo ciò che gli bisogna. Vi si tiene un'ora a mezzo, se è una gomona di diciotto pollici, e soltanto mezz'ora, se la corda è di tre pollici, e così a proporzione.

Il catrame per questa operazione debb' essere vicino al momento di ebollizione, ma non bollire. La tina o caldaja dell' arsenale di Amsterdam conteneva settantasei barili di catrame, cioè circa cento cinquantadue quintali.

Il cordame in vece di essere deteriorato dallo stare nella stufa e con questa operazione, vi acquista al contrario la proprietà di conservarsi più lungamente: egli n' è più perfettamente e più egualmente imbevuto, e quando si lava dalla caldaja o tina, non vi è bisogno di lasciarlo sgocciolare, perchè non ritiene del catrame se non quanto gli basta. Il di più scola nel momento per il suo calore e per la sua fluidità.

L'olandese signor May preferisce per questa operazione il catrame minerale cavato dal carbone di terra, del quale, tratto dall'Inghilterra, si fa molto uso in quell'arsenale per le corde e nel carenaggio ecc. Fa egli un grand'elogio di questo catrame, assicurando ch'egli teneva da quattro anni sott'acqua delle gomone preparate con questo catrame, che le visitava ogni anno, e le trovava sempre perfettamente conservate.

Non è però questa sola circostanza essenziale nella fabbricazione delle corde che renda quelle degli Olandesi superiori, ma ancora la loro estrema attenzione a filar fino e di perfetta egualianza. Hanno essi una tale attenzione alla bellezza del filo e al buon lavoro de' filatori, che per il menomo difetto che si scuopra nella filatura di alcuno, quello è cassato e sta senza paga per sei settimane.

Tutto il loro filato è fino, e di una stessa e sola sorta o con piccola differenza, percioocchè la differenza di quello per le più

grosse gomone da quello delle altre manovre, è che una libbra del primo dà trentasei braccia di lunghezza, e dell'altro trentotto e quaranta braccia.

E noto che, posta eguale grossezza, le corde, gli elementi delle quali, cioè i fili, sono più fini e per conseguenza più numerosi e meglio formati, hanno una forza molto maggiore di quelle che sono composte di fili più grossi.

E noto altresì che una corda meno grossa d'un'altra può avere forza eguale e maggiore, se sia composta di fili più fini e meglio condotti; ciò che si osserva in un modo assai rimarcabile, e che dà la preferenza alle corde di costruzione olandese.

CORDA *della trozza*. V. *Bastardo di trozza*.

CORDAJO o *cordajuolo*, s. m. *Canapino*. Cordier. *Rope-maker*. Più comunemente funajo o funajolo. Artefice lavoratore di corde di canapa.

CORDAME, s. m. Cordage. *Cordage or ropes*. Assortimento di corde, quantità di corde per corredo di una nave.

Ecco le principali distinzioni di cordami, per generi, specie e qualità.

1.° *Cordame bianco*. Cordage blanc. *White or untarred cordage*. E quello che non è incatramato.

2.° *Cordome cotramoto nero*. Cordage goudronné ou noir. *Black or tarred cordage*. È quello che si tinge o si penetra di catrame, o che ciò si faccia immediatamente nel filo secondo che si va filando, o che s'incatrami il cordame già fatto, come praticano alcune nazioni, e particolarmente gli Olandesi.

3.° *Cordame di primo fusto o di primo tiglio o garzuolo*. Cordage du premier brin. *Cordage made of the best part of hemp*. Quello che è fatto del primo tiglio o della miglior parte della canapa.

4.° *Cordame di secondo fusto*. Cordage du second brin. *Cordage made of the combing of the hemp*. È quello che è fabbricato con i residui della canapa o col secondo fusto. Queste corde non servono per le manovre delle navi, ma solamente per usi comuni nell'interno dei porti.

5.° *Cordame rifatto*. Cordage refait. *Twice-laid cordage or twice laid stuff*. Sono le corde fatte di fili d'altre corde vecchie o de' cordoni di una corda che ha già servito e che siasi disfatta. Servono per economia ad usi comuni e di poca conseguenza.

Per quello poi che riguarda la formazione delle corde, i loro elementi, il numero dei fili o delle matasse di cui sono composti, chiamansi:

6.° *Cordame in terzo*. Cordage en trois. *A rope made with three strands*. Quelle corde che sono formate da tre cordoni o nomboli di fili, torti e commessi insieme.

*Cordame in quattro*. Cordage en quatre. *Ropes made with four strands*. Quelle corde che sono composte di quattro cordoni.

7.° *Cordame commesso due volte*. Cordage deux foix commis. *Cable-laid cordage*. Sono composte di tre o quattro cordoni già commessi, che si uniscono insieme di nuovo per farne una più grossa e più forte. Tali sono le gomone, i gherlini, gli stragli.

Così distinguonsi le corde rispetto al modo con cui sono costruite. Quanto alle loro proporzioni, le più grosse si distinguono per il numero di pollici della loro circonferenza. Le maggiori sono le gomone di ventiquattro pollici, e quelle che sono al di sotto di un pollice prendono varie denominazioni, come di *gerli* ( Quarantenier. *Ratling stuff* ), *sagole* ( Lignes. *Lines* ), *cordicine* ( Bitords. *Spun-yarn* ), *merlino* ( Merlin. *Marline* ), *lezzino*, un poco più grosso del merlino, ( Luzin. *Housing or hause-line* ), *spago* ( Ficelle. *Pack-thread* ), *corda sforzina* ( Merlin a trois fils ). V. *Fune*.

CORDE, s. f. pl. Cordes. *Two strong pieces of timber placed above the deck, on the starboard and larboard side, length-wise, serving to support the thwarts*. Sono quei legni nelle galee che vanno da poppa a prua, lontano cinque palmi dallo radiente della corsìa sotto la coperta, e tengono unite le late.

CORDEGGIARE, v. n. Ligner ou aligner les bois. *To lay out by a line*. È segnare con una linea o cordicella (che si è a bella posta imbianchita con creta bianca o gesso, o pure annerita con pietra nera, o fatta rossa con sanguigna) dei tratti, i quali mostrino le parti che conviene levare di legno, o coll'ascia o con la sega, a un qualche pezzo per ridurlo retto. Si tiene ben ferma la cordicella ai due capi del pezzo, e sollevandola nel mezzo si lascia d'un tratto cadere; cadendo essa percuote il legno da un capo all'altro, e vi lascia l'impronta del colore di cui fu tinta.

*Cordeggiare* si dice ancora l'essere o lo stare a corda, essere a dirittura, e dicesi delle muraglie o altri oggetti che si vuol osservare se siano disposti, o che si vogliono disporre in linea retta.

*Corderia.* CORDERIE. *THE ART OF ROPE-MAKING.* Significa l'arte e i metodi della fabbricazione delle corde. Sopra questo argomento è eccellente il libro di Du Hamel: *Traité de la corderie.*

CORDERIA, s. f. CORDERIE. *ROPE-HOUSE, ROPE YARN, ROPERY, ROPE-WALK.* È il nome di un grande edificio, molto lungo e non molto largo, destinato in un arsenale di marina alla fabbrica del cordame necessario alle navi. La corderia di Tolone passa per la più bella fabbrica che si conosca, quanto alla sua architettura.

CORDINO, s. m. È la fune che si attacca alla metà del filo della vela, perchè la tiri giù nella galea, quando si ammaina.

*Cordino* è anche la fune che si adopera per battere e sollecitare la ciurma.

CORDONE, s. m. CORDON.

*Cordone*, termine di corderia (CORDON. *THE STRAND OF A CABLE*) (Ven. *Nombolo*), si chiama una corda minore già commessa una volta, la quale commessa con altre simili una seconda volta entra nella costruzione delle corde maggiori e più grosse come una gomona, un gherlino o un altro grosso cavo, che perciò si dice commesso due volte. Il cordone è egli stesso composto di tre a quattro fasci di fili attortigliati insieme.

*Cordone de' garbi.* CORDON. *THE LOWEST RAIL OR RIBBAND OF A GALLEY OR THE EXTREME BREADTH RIBBAND, AND WHAT, IN SHIPS, IS CALLED THE MAIN-CHANNEL.* Si chiamano così nella costruzione delle galee e mezze galee ed altri bastimenti simili, usati nel Mediterraneo, quelle parti che nelle navi si chiamano *le incinte*, o piuttosto le forme o maestre de' castelli o del capo di banda, ma principalmente l'incinta del forte o sia della maggiore larghezza del bastimento, la quale nelle galee per l'ordinario è un grosso bastone rotondo che, partendo dall'alto della ruota di poppa, procede con un andamento molto alunato, per cui si avvicina alla linea d'acqua nel mezzo della lunghezza della galea, e va a terminare davanti sull'alto della ruota di prua.

*Cordone di massano.* CORDON DE MASSANE. È nelle galee un cordone o forma che comincia dall'altezza dello stellato di poppa, e va verso il davanti, tanto a babordo, quanto a tribordo, ad una certa distanza, diminuendo continuamente di grossezza, con la direzione della forma del taglio de' fondi.

CORNETTA, s. f. CORNETTE. GUIDON. *A BROAD PENDENT.* Segno di comando che consiste in una specie di bandiera divisa in due punte, ed ha nella parte sua superiore i colori della bandiera della nazione. Ve ne sono di due sorte, distinte soltanto per la maniera d'issarle. La cornetta che s'inalbera alla cima dell'albero di maestra a guisa di bandiera, è segno di comando di un capitano di nave, il quale ha sotto i suoi ordini tre bastimenti da guerra o più (Fig. 138 *a*).

La stessa cornetta impennata ad un bastone come una fiamma, è segno di comando di un ufficiale di grado inferiore a quello di capitano di nave, e che ha sotto i suoi ordini tre o più bastimenti da guerra, tanto in mare quanto in rada (Fig. 138 *b*). La cornetta francese ha le tre fasce de' colori nazionali, come la fiamma e la bandiera. La fascia turchina è la più vicina all'albero; segue la bianca, indi la rossa. La cornetta debbe avere di ghindante il terzo della lunghezza dell'albero al quale è impennata. Il suo battente è triplo del ghindante.

CORNO (s. m.) *d'antenna.* CORNE DE VERGUE OU CROISSANT. *THE CRUTCH OR CHEEKS, FIXED ON THE INNER END OF A GAFF OR BOOM.* È la concavità in forma di mezzaluna all'estremità di una sorta di pennone usata in alcuni bastimenti, che abbraccia l'albero cui si appoggia, potendosi così muovere da destra a sinistra intorno ad esso (Fig. 153).

CORONAMENTO, s. m. COURONNEMENT. *TAFFAREL OF THE SHIP.* La sommità e l'orlo superiore della facciata posteriore della nave o della poppa. Si estende questo nome agli ornamenti di scultura che terminano questa parte.

CORPO (s. m.) *della nave, della galea. Guscio. Scafo.* CORPS DU VAISSEAU, DE LA GALÈRE. *THE HULL OF A SHIP.* Il bastimento senza carico e senza attrazzi.

*Corpo delle vela.* CORPS DE VOILE. *I quattro corpi di vele.* LES QUATRE CORPS DE VOILE. *THE COURSES AND TWO TOPSAILS OF A SHIP.* Significa le quattro vele principali, cioè, la maestra, il trinchetto e le due gabbie: così si dice la nave non porta che i suoi quattro corpi di vele. LE VAISSEAU NE PORTE QUE SES QUATRE CORPS DE VOILES. *THE SHIP IS UNDER HER COURSES AND TWO TOPSAILS.*

*Corpo di battaglia.* CORPS DE BATAILLE. *CENTER OF A FLEET.* La parte dell'armata che è situata alla metà della linea, e forma la colonna di mezzo nell'ordine a tre colonne. Essa forma la prima divisione, ed è comandata dal generale dell'armata.

*Corpi morti.* Corps morts. *Bollards in the dock-yard.* Sono grossi pezzi di legname, ancore, cannoni o altri corpi piantati in terra fortemente e bene assicurati, che servono ad amarrarvi delle corde per ritenere de' bastimenti o fare altre manovre ne' porti.

*Corpo di tromba.* Corps de pompe. *The chamber of a pump.* S'intende il tubo di una tromba di nave, con tutti i suoi utensili. Così chiamansi i quattro corpi di trombe, quei che sono stabiliti a piede dell'albero di maestra.

*Corpo* o *cassa di un bozzello.* Corps ou caisse d'une poulie. *Shell of a block.* Quel pezzo di legno nel quale è fatto l'incavo per collocarvi la ruota o raggio del bozzello. V. *Bozzello.*

*Corpi di late.* Corps de lattes. Termine di galera. Sono bracciuoli verticali che formano un angolo molto aperto, un ramo dei quali s'inchioda sulle late della coperta, l'altro sporge all'infuori della galea, e sostiene con la sua estremità gli apostieci e le forme sulle quali si appoggiano i remi (*Certain standing knees on the sides of a galley*).

CORRENTE, s. f. Courant. *Current.* Movimento progressivo cha ha il mare in varj luoghi, il quale può accelerare o ritardare la velocità della nave, secondo che la sua direzione è quella stessa della nave, o pure è contraria o di traverso.

Le correnti sono o regolate e generali, o accidentali e particolari.

Le correnti regolate e generali sono prodotte o dal moto diurno della terra intorno al suo asse, o dall'azione del sole e della luna, o dai venti regolari che regnano in certi luoghi del globo, e particolarmente verso la zona torrida: esse sono determinate dalla posizione delle coste, delle isole ecc. o dalle disuguaglianze del fondo del mare.

Non si può dubitare che il movimento regolato del flusso e del riflusso, che chiamasi marea, non venga da molto lontano: esso per conseguenza debbe agire a grande distanza dalle coste: non pertanto i marini non vi hanno riguardo, se non che in vicinanza delle coste. Primieramente perchè non è possibile di determinare quel movimento, e in secondo luogo, dicono essi, perchè la marea fa guadagnare da una parte ciò ch'ella fa perdere dall'altra, e nel medesimo tempo si può riguardare questo effetto come nullo, quando si è in molt'acqua.

Pare per molte osservazioni che vi sia, oltre il flusso e riflusso, un movimento generale delle acque del mare da Oriente a Occidente, cagionato dal moto giornaliero della terra intorno al suo asse, e dalla stessa azione che produce il flusso ed il riflusso; poichè l'astro che commuove le acque del mare a misura ch'egli passa per il meridiano di ciascun paraggio, va da Oriente in Occidente, ed operando successivamente in questa direzione, le acque debbono seguire il movimento dell'astro nella stessa direzione: quindi il flusso è più forte e dura più lungamente, quando esso concorre con questo movimento generale da Oriente in Occidente, ed il riflusso è in questo caso diminuito. Il flusso al contrario è meno forte ne' luoghi dove egli è contrario al movimento generale da Oriente in Occidente. Pare che si possano attribuire a questa cagione la maree considerabili che si osservano sulle coste della nuova Inghilterra, del Canadà, e su quelle del Brasile e della Gujana.

Questo movimento generale delle acque si modifica in mille guise ed in molte direzioni per le diverse posizioni delle catene delle montagne e de' valloni che si trovano nel fondo del mare, e per quella de' banchi e de' canali tra le isole; da queste, se fossero note, si potrebbe dedurre la direzione delle correnti, come si determina negli stretti e ne' passaggi del mare tra le terre.

Oltre le correnti cagionate dal moto generale delle acque del mare, ve ne sono delle altre cagionate dai venti alisei e dai monsoni che spirano regolarmente in certi paraggi. Pare generalmente che le correnti vadano in direzione contraria de' venti, fuorchè quando questi spirano da Oriente in Occidente, e nella stessa direzione del movimento generale delle acque del mare: la ragione è che i venti i quali agiscono generalmente in questi paraggi ed in ispazj molto considerabili, spingono continuamente le acque della superficie del mare, la quale, per ripigliare il suo livello, forma una corrente opposta alla direzione del vento, una controcorrente: ma talvolta questa corrente opposta alla direzione del vento può essere inferiore, e la corrente che segue il vento si fa sentire alla superficie del mare.

Tra le correnti regolari uniformi si può citare quella dello stretto di Gibilterra. Nel mezzo di esso v'è una corrente che va costantemente all'Est, cioè dall'Oceano nel Mediterraneo; mentre alle due coste dello

stretto, cioè lungo le coste di Spagna e quelle di Barbaria, le acque dirigonsi ora all' Est, ora all' Ovest, e seguono il corso delle maree; con questo però, che quando la corrente dalla parte della Spagna va all'Est, quella della costa d' Africa va all' Ovest, e inversamente. Quindi, per uscire dal Mediterraneo, bisogna osservare da qual lato la marea vada all'Ovest, per cogliere il momento di attraversare lo stretto, ed aver cura di non allontanarsi più d'una lega da quella delle due coste, vicino alla quale si trova la marea che favorisce la rotta del bastimento; perchè se si fosse a metà dello stretto o dal lato opposto, la marcia della nave sarebbe considerabilmente ritardata, e si crederebbe, per il moto apparente dell'acqua lungo il bordo, di fare molta strada, mentre se ne farebbe realmente pochissima. Per altro è facile d'accorgersi quando la corrente è verso il mezzo da una specie di ribollimento delle acque, prodotto dall' incontro delle due correnti dirette in senso contrario; e la linea di separazione è marcata chiaramente dalla forte agitazione del mare che fa schiuma e rumore. Al contrario, per entrare nel Mediterraneo, conviene tenersi al mezzo dello stretto, e portando pochissima vela si fa molto cammino in breve tempo. Si può anche entrare con vento contrario, bordeggiando nello stretto, purchè si abbia cura di non accostarsi alla costa di Spagna o a quella di Barbaria, vicino alle quali la marea si trovi in quel momento portante verso l'Ovest, e purchè si viri di bordo prima di trovarsi alla separazione delle due correnti contrarie.

Si è voluto entrare in qualche particolarità su questa corrente, perchè è tra le più rimarchevoli che s' incontrino, e per distruggere un'idea ricevuta in ottimi libri, che l'acqua entri incessantemente dall' Oceano nel Mediterraneo, senza uscirne giammai: fenomeno che diede molta occupazione ai dotti per spiegare ciò che succedeva di questa immensità d'acqua, congiunta a quella di tanti fiumi che sboccano nel Mediterraneo, e che si era creduto di spiegare supponendo una corrente ad una certa profondità, diretta nel verso contrario della superiore.

Vi sono delle correnti rimarchevoli in quasi tutti gli stretti, come in quello del Suud all' ingresso del mar Baltico. Le principali correnti dell' Oceano sono, 1.° vicino alla Guinea da Capo Verde sino alla Baja di Fermandopo, da Occidente in Oriente; 2.° [...]cino a Sumatra da Mezzodì e Tramonta[...] 3.° tra la terra di Magellan e l'isola di [...] nel mar Pacifico, ove le correnti cos[...] sono da Mezzodì e Tramontana; 4.° tr[...] costa d' Africa e l' isola di Madagasca[...] soprattutto dal Capo di Buona Speranza [...] alla terra di Natale; 5.° si osserva lo st[...] moto da Mezzodì e Tramontana sulle c[...] del Brasile dal Capo s. Agostino sino [...] Antille; 6.° una corrente che dalle c[...] del Brasile e della Gujana va all' Ove[...] Nord Ovest, seguendo la direzione delle [...]ste vicine al gran continente dell'Amer[...] 7.° una corrente che esce dal golfo del [...]sico per lo stretto di Bahama e per [...] passaggi, e indi va al Nord Est o all[...] Nord Est, seguendo la direzione delle c[...] dell'America settentrionale, o e un dipr[...] sino verso Terra-nuova; 8.° da Terra-n[...] verso la Manica le correnti portano q[...] continuamente all' Est.

Le correnti accidentali, particolari e [...]riabili sono cagionate dalle acque che [...] cacciate dai venti contro i promontor[...] pure spinte ne' golfi e negli stretti, [...] non avendo bastante spazio per espande[...] sono obbligate di rifluire; in generale, [...] la proprietà de' fluidi di cercar sempre [...] livellarsi. Quando un vento regnò lungo [...]po in alcuni paraggi, le correnti dirig[...] quasi sempre verso il luogo dal quale [...] quel vento.

La cognizione delle correnti è un ogg[...] importante nella navigazione, e non [...] tanto è trascurato dalla maggior parte [...] marini. Deesi rimarcare la loro direz[...] e la loro velocità attentamente, per r[...]lare la rotta del bastimento: senza di [...] i piloti far possono degli errori consid[...]bili nella stima. Ma la determinazione [...] correnti nell' alto mare non è agevole, [...]chè non si ha un punto stabile, nè si [...] considerare come tale il bastimento il q[...] è mosso dalla stessa corrente. Tra tu[...] metodi proposti per questo oggetto, q[...] che sembra essere meglio riuscito, [...] seguente:

Si prende un vaso di ferro che sia [...] meno della grandezza d' una pignatta [...] pece. Si sospende con una sottile funi[...] per le sue anse, sicchè resti diritta, [...] l'apertura in su. Si lega la funicella al[...] piccolo schifo che si abbia a bordo [...] corda debb' essere lunga da 80 a 100 b[...]cia. Si sceglie un tempo di calma per me[...]

lo schifo in mare. Da questo si cala in mare la pignatta, e si fila da 70 in 80 braccia di corda, la quale si amarra alla prua dello schifo. La pignatta è trasportata dalla corrente, la corda si tesa, lo schifo resta per un momento immobile, come se fosse all'ancora. Allora gettando il *luc* per prua dello schifo, si osserva la velocità della corrente e se ne conosce la direzione, confrontando con la bussola la direzione della chiglia dello schifo.

Trovata così la velocità e la direzione della corrente, è facile di farne l'applicazione agli usi della navigazione. Se la nave fa vela secondo la stessa direzione della corrente, è manifesto che bisogna sommare la velocità della corrente con la velocità apparente del bastimento per sapere la sua marcia effettiva. Se il bastimento fa vela in direzione contraria, la velocità della corrente debb' essere sottratta dalla velocità apparente del bastimento: se la direzione della nave attraversa quella della corrente, la velocità della nave sarà composta dal suo moto apparente e da quello della corrente, i quali, due moti, rappresentati da due lati d'un parallelogrammo, daranno nella diagonale la direzione e la velocità della nave.

*Direzione della corrente.* CHUTE ou DIRECTION DES COURANS. *THE SETTING OF THE CURRENTS.*

*La corrente porta a N. E.* LE COURANT PORTE A N. E. *THE CURRENT SETS TO N. E.*

*Letto, spirito, filone della corrente.* LIT DU COURANT. *THE STREAM OF MAIN STREAM OF A CURRENT.*

CORRENTE, s. m. *Pinna. Travicella.* CHEVRON. *SCANTLING* in general OF *SQUARE TIMBER, FROM FIVE* OF *SIX INCHES IN THICKNESS DOWNWARDS*: Also *A LONG WEDGE, FOR SECURING GUNS.* Chiamansi in generale correnti tutti i legni riquadrati di quattro a sei pollici di morello. Diconsi anche *correnti* (CHEVRONS) in artiglieria i *tappi di corretta* di cannone che sono pezzi di legno d'abete di figura prismatica triangolare, lunghi da due piedi e mezzo in tre, i quali s'inchiodano sopra il ponte della nave dicontro e sotto le ruote posteriori delle carrette della prima batteria, per ritenerle al loro posto, quando i cannoni sono trincati all'indentro, in tempo di mar grosso o di burrasca (Fig. 123 o 104 P K). V. *Cannone.*

CORRERE, v. n. COURIR. *TO SAIL, TO ADVANCE AT SEA, TO STAND ONWARD.* Correre il mare o per il mare. Navigare, solcare il mare.

*Correre dei bordi.* COURIR DES BORDS. *Bordeggiare.* LOUVOYER. *TO PLY TO WINDWARD BY TACKING OF BY BOARDS.*

*Correre al largo.* SE METTRE AU LARGE. *TO STAND OFF THE SEA.* Andare in mare, lungi dalle terre.

*Correr fortuna*, cioè, *burrasca.* AVOIR FORTUNE DE MER. *TO BE IN A STORM* OF *HIGH SEA.*

*Correre per fortuna.* Trovarsi in mare con burrasca, e andare per forza dove il vento spinga il bastimento.

*Correre in longitudine.* COURIR EN LONGITUDE. *TO RUN DOWN LONGITUDE.* È andare da Levante a Ponente o da questo a quello: è in generale tenere una rotta per cui si guadagna una maggiore differenza in longitudine, di quello che in latitudine.

*Correre in latitudine.* COURIR EN LATITUDE. *TO RUN DOWN LATITUDE.* Andare dal Nord al Sud o da questo a quello, cioè fare una rotta nella quale si guadagna più in latitudine che in longitudine.

*Correre la bolina.* COURIR LA BOULINE. *TO RUN THE GANTELOPE.* Castigo degli uomini dell'equipaggio. V. *Bolina.*

CORRIDOJO, s. m. *Corritojo.* Ven. *Corridore.* ENTREPONT. *BETWEEN-DECKS.* Lo spazio che resta sotto la coperta, ne' bastimenti a due ponti, o generalmente lo spazio tra un ponte inferiore ed uno superiore.

*Corridojo.* COUROIR. *A NARROW PASSAGE IN THE HOLD.* Si dice d'un passaggio angusto tra gli scompartimenti inferiori d'una nave, come il corridojo del magazzino della polvere ecc.

*Corridojo di poca puntale*, cioè, di poca altezza. ENTREPONT A TRÈS-PEU D'HAUTEUR. *SHIP NOT HIGH BETWEEN THE DECKS.*

CORRIERA, s. f. *Nave* o *fregata* o *corvetta* che porta i dispacci o gli ordini.

CORSIA, s. f. HILOIRE. *BINDING STRAKES OF THE DECKS.* Nella costruzione delle navi la corsie sono file di majeri o panconi di forti dimensioni che distendonsi dall'avanti all'indietro sopra i bagli, per servire agli stessi di legame, formano i margini laterali di tutte le boccaporte: perciò le differenti larghezze delle boccaporte determinano il luogo delle corsie. Questi panconi sono incastrati sopra ciascuno baglio; e sono più larghi e più grossi mezzo pollice delle altre asse dello stesso ponte.

Si addossa talvolta ogni corsia ad un'altra tavola forte, che s'incastra anch'essa ne' bagli per un pollice e mezzo, ad oggetto di rinforzare i ponti.

Oltre le due file di corsie che formano le boccaporte di eiascun ponte, se ne mette anche un' altra fila da ciascun lato tra le boecaporte e il trincarino.

Nelle corsie si conficcano i chiodi a campanella, ehe servono per la manovra dei eannoni.

*Corsie rovesce.* HILOIRES RENVERSÉES. *FORE AND AFT CARLINGS UNDER THE BEAMS.* Sono file di pezzi lunghi di legno che si mettono sotto i bagli del primo ponte oel verso della lunghezza. Si dispongono negl' intervalli da una boceaporta all'altra, o servono di riuforzo al ponte per mezzo de' puntali ehe sono piantati eol loro piede sul paramezzale al foodo di stiva. Veo. *Beccarie. Bezzerie.* V. *Controcorsie.*

CORSO, s. m. *Corso di majeri.* VIRURE DE BORDAGES. *STRAKE.* Uoa fila di tavole o majeri disposti nella stessa linea da ona estremità all' altra della oave. V. *Fasciame.*

CORVETTA, s. f. CORVETTE. *A SLOOP OF WAR.* Specie di bastimento fatto per la guerra, della stessa forma, a un dipresso, e attrazzatura che hanno le fregate, se non che è più piccolo. Le corvette hanno da sei a venti eannoni: servono per portare delle nuove, per andare alla scoperta oelle armate: debbono pereiò essere costruite essenzialmente per la marcia, e leggiere di legname: bisogna dar loro un'alberatura un poco più alta, a proporzione di quella che si dà alle fregate o alle navi di linea, onde presentino al vento una maggiore superficie di vele.

*Corvetta* è in geoerale il nome di qualunque bastimento di specie iodetermioata, cui si dia uoa simile destinazione. Si fanno ancora delle eorvette con la matadura *a pible.*

COSTA, s. f. *Costola.* COUPLE. *FRAME. RIB OF A SHIP.* Le coste sono i membri della nave stabiliti sopra la chiglia, e che si estendono ineurvandosi oell' elevarsi a destra e a sinistra, per formare l'ossatura principale del corpo della nave. L' unione di due coste destra e sinistra si ehiama *coppia.*

Questi membri della nave chiamansi *coste,* perchè somigliano alle coste che negli animali appajate e connesse sulla spina dorsale, formano l'ossatura del torace. Hanno diversi nomi appresso le diverse nazioni d' Italia. Ven. *Corba.* Nap. *Quaderna.* Geo. *Staminara.* Liv. *Cupa.*

La linea o contorno esteriore delle coste è determinata dai costruttori sopra i piani verticali o di projezione; e i luoghi delle stesse relativamente alla lunghezza del bastimento sono stabiliti oel piano d' elevazione. Dalla combinazione del contorno e della posizione delle coste sulla chiglia risulta la figura del corpo della oave, come si spiega all' articolo *Costruzione.*

La costa più larga della nave, ehe è vicina al mezzo della di lei lunghezza, si chiama *costa maestra, mezzanino, mezzania* (MAITRESSE COUPLE); e siccome le altre coste si diminuiscono di capacità verso l'avanti e verso l'indietro della nave, ne segue che nell' area della costa maestra si può delineare il contorno di tutte, i lati delle quali s'accostano di più alla verticale, a misura ehe si avvicinano alle estremità. Come poi i due lati d' ogni costa, cioè il destro e il sinistro, sono simili tra di loro, così basta delineare la metà di ciascheduna. Quindi i costruttori, per fare il piano di projezione delle coste, cominciano dal delineare la costa maestra, che dividono in due parti con una perpendicolare, la quale rappresenta il mezzo verticale della nave; indi disegnano a destra alquante coste della parte anteriore, e alla sinistra alquante della parte posteriore. Le coste così determinate nel piano del costruttore, sono formate e si pongono al loro luogo, quando si fabbrica una nave, le prime di tutte, e ehiamansi pereiò *coste di levata,* od *once,* o *quinti* (COUPLES DE LEVÉE). Si mettono poi d'ordinario in ogni intervallo tra due once, tre altre coste che diconsi *di riempimento* (DE REMPLISSAGE), il contorno delle quali è bastantemente determinato dalle *forme* o *maestre.*

Ogni costa è formata di due serie di pezzi addossati reciproeamente, in modo però che le unioni de' pezzi di una serie si trovino sempre corrispondenti alla metà dei pezzi dell' altra serie, come si può vedere nella figura 140, della quale segue la spiegazione:

O G. *Madiere.* VARANGUE. *FLOOR-TIMBER.* Ven. *Piana.* Gen. *Majolo.* Nap. *Matera.*

V G. *Mezzo madiere.* DEMI-VARANGUE. *HALF FLOOR-TIMBER.*

M G. *Cappezzella.* GENOU. *THE LOWER OF FIRST FUTTOCK.* Ven. *Stamenale.* Gen. *Bracciuolo.*

A 1. *Primo scarmo.* PREMIÈRE ALONGE. *SECOND FUTTOCK.* Ven. *Menale.* *Slongatore.*

A 2. *Secondo scarmo.* SECONDE ALONGE. *THIRD FUTTOCK.*

A 3. *Terzo scarmo.* TROISIÈME ALONGE. *FOURTH FUTTOCK.*

A 4. *Quarto scarmo.* QUATRIÈME ALONGE. *Fifth futtock.*

A 5. *Scarmotto.* ALONGE DE REVERS. *Top-timbers.* Ven. *Menali rovesci.*

La costa così formata, con una intaccatura quadrata, s, fatta sotto il mezzo del madiere, s'incassa sulla controchiglia e sulla chiglia. Ogni pezzo della costa è legato col pezzo che lo ricuopre, e gli è addossato con tre perni di ferro. Si vedrà all' articolo *Paramezzale* (CARLINGUE) come le coste siano inchiodate su questo pezzo e sulla chiglia.

*Coste di levata. Once.* COUPLES DE LEVÉE. *The frames of a ship.*

*Costa maestra. Mezzanino.* MAITRESSE COUPLE. *The midship-frame.*

*Coste di riempimento.* COUPLES DE REMPLISSAGE. *Filling timbers.*

*Coste di bilanciamento. Quartieri a poppa e a prua.* COUPLES DE BALANCEMENT. *Balance timber or frame.*

*Coste della parte davanti.* COUPLES DU DEVANT. *The fore-body.*

*Costa delle alette o aletta.* LES ESTAINS. *Fashion pieces. Stern-frames.*

*Costa travirata.* COUPLE DÉVOYÉE. *Cant-timbers.*

*Coste della parte posteriore.* LES COUPLES DE L'ARRIÈRE. *The after-body.*

*Costa dell' orza. Costa della mura.* COUPLE DU LOF. *The loof-frame or loof-timbers.*

*Costa del parapetto di prua.* COUPLE DU COLTIS. *The foremost frame of a ship or knuckle-timber.*

*Parapetto di prua.* CLOISON DU COLTIS. *The break-head, the bulk-head.* La voce *coltis* de' Francesi significa propriamente l'estremità del castello di prua sul davanti, e l'abbassamento della nave in questa parte dove si entra nella polena. La COUPLE DE COLTIS è la costa la più anteriore della nave, e il suo piede o forcaccio s'imposta per l'ordinario sull' alto del calcagnolo, e sovente anche sulla stessa ruota di proa nel suo slancio. Il davanti della nave dalla costa di parapetto di prua, babordo e triborbo, sino alla ruota di prua, è formato dagli scarmi o allungatori delle cubie. La paratia di prua chiude il davanti della nave, e separa lo spazio che è tra i ponti dalla polena. Si fanno delle porte a destra e a sinistra per comunicare dal ponte superiore alla polena.

*Baglio della costa di parapetto di prua.* BAU DU COLTIS.

COSTA, s. f. COTE. *Coast.*

*Costa di mare.* COTE DE LA MER. *The sea coast or shore.* È la riva del mare o la terra che si vede venendo dal mare.

*Costa sana.* COTE SAINE. *A clear coast.* Si chiama quella cui le navi possono avvicinarsi da per tutto senza timore di pericoli, di scogli, di rocce, di banchi di sabbia.

*Costa di ferro.* COTE DE FER. *A bold shore or an iron-bound shore.* Si chiama quella che ha delle rocce tagliate a piombo sul mare, in modo che non si può approdarvi. È molto pericoloso ad una nave di trovarsi attollata ad una tale costa, perchè, se vi è gettata dal vento, tutti periscono senz' alcun mezzo di salvarsi. Non si dee dar fondo in siffatti luoghi, a meno che ciò non sia per forza, quand'anche vi fosse buon tenitore o sorgitore; il che però è raro.

*Costa trarupata o dirupata.* COTE ÉCORE ou ACORE. *A bluff or a bold shore.* È una costa tagliata a picco, cioè perpendicolarmente come un muro.

*Costa bassa.* COTE BASSE. *A shallow coast or shore.* È una terra che si alza poco sopra il livello del mare, e che non si rileva da lungi stando sul mare.

COSTEGGIARE, v. a. COTOYER. *To coast along, to go along or keep close to the shore.* Navigare lungo le coste.

COSTIERA, s. f. COTIÈRE. COTE ou UNE SUITE DE COTES DE MER. *Shore, coast road. Spiaggia. Riviera.*

COSTIERE, s. f. pl. BARRES MAITRESSES DE HUNE ou LONGIS. *Tressel-trees.* Barre di legno che si dispongono nel verso della lunghezza della nave, incastrate nelle maschette, poco sotto la cima dell' albero al quale s'inchiodano, e sono attraversate da altre due che chiamansi *crocette*: servono a sostenere la piattaforma della gabbia.

COSTIERE, s. f. pl. Sono nelle galee le funi dall' una e dall' altra parte dell' albero che s'attaccano al calcese, o abbasso sono attaccate ai colatori, si chiamano anche *sartie.*

COSTIERE, ad. m. COTIER. PILOTE LAMANEUR. *A coasting pilot; a river pilot.* Aggiunto di piloto che è pratico della costiera o coste di qualche paese, degli scandagli, de' sorgitori, de' banchi o scogli di alcuni paraggi, degli sbocchi de' fiumi, dell' ingresso de' porti. V. *Piloto.*

*Navigar da costiere.* Navigar lungo le coste. Andare di capo in capo.

COSTONI, s. m. pl. JUMELLES. COSTONS. *Fishes of the masts and yards.* Lunghi pezzi di

legno che si adattano agli alberi ed ai pennoni, e si legano intorno ad essi per rinforzarli o anche per imbottarli. Ne' vôti che talvolta restano tra un costone e l'altro si mettono delle lunghe strisce di legno che chiamansi *listoni*.

COSTRUIRE ( v. a. ) *una nave*. BATIR UN VAISSEAU. *To build a ship*. V. *Costruzione*.

COSTRUTTORE, s. m. CONSTRUCTEUR. *A shipwright. Ship builder.* Uomo abile nell'arte della costruzione, il cui impiego e occupazione è di fare i piani delle navi e di dirigerne il lavoro e la costruzione o per il commercio o per il servigio dello stato. In Francia i costruttori entrano nell'amministrazione civile, e si distinguono con i nomi di direttori delle costruzioni, ingegneri costruttori e sottingegneri costruttori.

COSTRUZIONE, s. f. CONSTRUCTION. *Ship building or the practical part of naval architecture.*

La costruzione, in generale, è l'arte di costruire o fabbricare navi e bastimenti destinati a navigare sul mare.

Si estende anche la significazione di questo vocabolo all' atto di costruire i bastimenti, alla maniera di costruirli ed alla forma. Nel primo senso si dice *la costruzione è un' arte molto complicata;* nel secondo, *un tale lavora nella costruzione della nave l'Alcide;* nel terzo, *la costruzione francese è molto stimata; la costruzione de' zambecchi differisce da quella delle fregate; la costruzione di un tale ingegnere è eccellente; la costruzione di un tale vascello è difettosa.*

*Le costruzioni*. LES CONSTRUCTIONS. *New ship building in a dock-yard or in a port.* Col nome di costruzioni si comprende il totale delle navi ed altri bastimenti che si costruiscono nello stesso tempo in un porto. Quindi il direttore delle costruzioni è quello che è incaricato di attendere al progresso del lavoro, di osservare e ordinare quanto occorre per le navi che si fabbricano nel porto o nell' arsenale.

*Una costruzione*. UNE CONSTRUCTION. *A new ship building.* Serve questa espressione per indicare un bastimento qualunque che si costruisce in un porto.

*La costruzione francese*. LA CONSTRUCTION FRANÇAISE. *French ship building.*

*Nave di costruzione francese*. VAISSEAU DE CONSTRUCTION FRANÇAISE. *A french built ship.*

*La costruzione delle galee è differente da quella delle fregate*. LA CONSTRUCTION DES GALÈRES EST DIFFÉRENTE DE CELLE DES FRÉGATES. *Gallies are built of a different shape from frigates.*

*La fregata la Medusa è di una bella costruzione*. LA FRÉGATE LA MÉDUSE EST D'UNE JOLIE CONSTRUCTION. *The Meduse frigate is finely shaped.*

L' arte della costruzione delle navi, detta anche architettura navale, è troppo complicata e troppo estesa per trattarne a fondo, senza eccedere i limiti di un vocabolario: e perciò basterà qui esporre la parte essenziale della pratica. Altronde le particularità riguardanti le forme de' pezzi, la loro unione e la composizione del corpo delle navi essendo sparse necessariamente nelle definizioni de' diversi vocaboli, posti in ordine alfabetico in questo vocabolario, per ischivare le ripetizioni, i lettori potranno ricorrervi per intendere questo articolo. Non si tratterà qui, se non che della costruzione delle navi di linea, che è la più complicata; perciocchè, quando essa sia bene intesa, s' intende poi agevolmente quella degli altri bastimenti. Si è presa per esempio una nave di 90 cannoni, e le figure corrispondenti a questa spiegazione sono delineate con la scala di una linea per piede.

Quando un costruttore vuol intraprendere il lavoro di una nave, egli dee cominciare dallo stabilirne le principali misure, quali sono la lunghezza, la larghezza, il puntale o altezza, lo stellato o sia l' altezza de' tagli dell' opere ecc., e fare dei piani sotto differenti punti di vista.

Il primo piano è un' elevazione geometrica della nave presa in tutta la sua lunghezza, e si denomina

*Piano di elevazione*. PLAN D'ÉLÉVATION OU PLAN DE LONGEUR. *Sheer draught or plane of elevation* ( Fig. 149 ).

Questo piano comprende le seguenti indicazioni:

1.° La lunghezza AB della chiglia, la sua altezza verticale e la sua battura o scanalatura;

2.° Lo slancio, il contorno, l'altezza, la grossezza e la battura della ruota di prua BC;

3.° L'inclinazione della ruota di poppa AD, la sua grossezza e la sua battura.

Si terminano le due estremità del piano con due linee punteggiate verticali DE, CF, che diconsi la perpendicolare della ruota di poppa, e la perpendicolare della ruota di prora;

4.° La linea sopra i bagli del primo ponte o coverta GGG, la quale dimostra l'altezza

del puntale nel mezzo, e l'alunamento o tontura del ponte al davanti e all' indietro;

5.° La posiziona de' portelli H, H, H della prima batteria;

6.° La linea sopra i bagli del secondo ponte I I I;

7.° La posizioue de' portelli della seconda batteria K K K;

8.° La linea de' castelli, cioè del castello di prua e del cassero L L L;

9.° La posizione de' portelli del cassero M, M, M e di qualli del castello di prua N, N, N;

10.° Il luogo, il conturno e l'alunamento delle incinte 1. 2. 3. 4. 5, l'ultima delle quali si chiama *incinta del discolata* (PRÉCEINTE DE VIBORD. *WAIST RIBBAND, THE TOP-LIMBER LINE*);

11.° Il risalto del discolato dei castelli O O O, e quello del casseretto 7. LES RABATTUES DES GAILLARDS ET CELLE DE LA DUNETTE. *THE HANCES OR FALLS OF THE RAILS*;

12.° Le incinte o forme de' castelli e del loro discolato P P P. LISSES. D'ACASTILLAGE. *RAILS*;

13.° La linea che è sopra le lata o baglietti del casseretto Q Q. LA LIGNE DE DESSUS LES LATTES *ou* BARROTS DE LA DUNETTE;

14.° Lo sporto ed il contorno della gran volta delle gallerie o forno di poppa R. LA SAILLIE ET LE CONTOUR DE LA GRANDE VOUTE. *THE PROJECTURE OF THE LOWER COUNTER*;

15.° L'inclinazione della ruota e il profilo della poppa e del quadro S T. LA QUÊTE ET LE PROFIL DE LA POUPE ET DU TABLEAU. *THE RAKE OF THE STERN-POST*;

16.° La posizione e il diametro dell'albero di mezzana U, dell'albero di maestra W, dell'albero di trinchetto X e dell'albero di bompresso Y;

17.° Lo sporto ed il contornu del tagliamare Z e de' pezzi che compangono lo sperone ed il luogo della figura o polena &c. LA SAILLIE ET LE CONTOUR OU TAILLEMER ET DES PIÈCES QUI COMPOSENT L'ÉPERON ET LA PLACE DE LA FIGURE *ou* POULAINE. *THE PROJECTURE OF THE CUT-WATER, AND OF THE HEAD OF THE SHIP*;

18.° Le posizione delle cubie e *a*. LA POSITION DES ÉCUBIERS. *THE PLACE OF THE HAWSE HOLES*;

19.° La lunghezza a grossezza delle parasarchie *b b*, delle lande *c c* e delle contro-lande *d d*. PORTE-HAUBANS, CHAINES DES HAUBANS *et* ÉTRIERS. *CHAIN-WALES, CHAINS, AND LOWER LINES.*

20.° La linea d'acqua in carica e e, e le altre linee d'acqua $f^1$, $f^2$, $f^3$, aitnate a distanze eguali, parallela e inferiori alla prima;

21.° La posizione delle coste di levata 8P. 7P. 6P. 5P. 4P. 3P. 2P. 1P. MP. M°. (La costa maestra è doppia, cioè ve ne sono due esattamente simili ed eguali) 1°. 2°. 3°. 4°. 5°. 6°. Veduta la nave nel piano della sua lunghezza, le coste compariscono come linee rette e perpendicolari alla chiglia;

22.° Il travirومento *g g* delle alette ed il loro coutorno, relativamente altresì alla lunghezza della nave, veduto in profilo. Si segnano ancora sullo stesso piano, con linee rosse o punteggiate, la posizione de' bagli e quella delle boccaporte: *h* la grande boccaporta; *i* boccaporta del deposito delle gomone; *k* boccaporta del magazzino de' viveri; *l* boccaporta del deposito della polvere; *m* boccaporta delle stanza del maestro cannoniere; *n* boccaporta della fossa de' lioni; *oo* boccaporte per la grande scala di s. Barbara e della gran camera.

Il secondo piano (Fig. 150) è il piano verticale o di projezione (PLAN VERTICAL *ou* DE PROJECTION. *VERTICAL PLANE*), il quale dimostra appunto la projesione delle coste, cioè i contorni o garbi delle coste di levata, o sia once. Per disegnare questo piano, si comincia dal fare un parallelogrammo, i cui lati orizzontali A B, C D sono eguali alle maggiore larghezza della nave, ed i lati perpendicolari sono eguali alla di lei maggiore altezza presa dal di sopra della chiglia sino all' orlo superiore del discolato o capo di banda, alla metà della sua lunghezza. Si divide questo parallelogrammo in due parti eguali con una perpendicolare E F, la quala esprime il mezzo della nave, o, per dire più esattamente, segna la linea di mezzo della ruota di prua e la simile linea della ruota di poppa. Alla sinistra di questa linea si tira una parallela G H, la quale segna la metà della larghezza della ruota di poppa, e alla destra un' altra linea I K cha segna la mezza larghezza della ruota di prua. Si tirano poi due linee punteggiate, parallele alla base del parallelogrammo od orizzontali, una delle quali M O esprime l'altezza della linea d'acqua, l'altra P Q è l'altezza dell' incavo o puntale del bastimento.

Fatti questi preparativi, si delinea la costa maestra V Q S K H R P W, il contorno della quale è regolato dalla lunghezza R Z, e dall' acculamento T Z, o, U R, del madiere maestro, dall' altezza del forte A P, o, B Q, dalla massima larghezza P Q della nave, dalla rientrata V D, o, W X del discolato o capa

di banda, dall'altezza dello stesso AD, O, AC nel mezzo della nave: tutti questi punti si determinano facilmente per mezzo di linee nel parallelogrammo di preparazione. La costa maestra ha un contorno esattamente simile a destra e a sinistra, partendo nell'una e nell'altra parte dall'angolo della battura o scanalatura della chiglia.

Disegnata la costa maestra, debbonsi disegnare nello di lei area i contorni delle altre onee o coste tanto anteriori quanto posteriori. Queste coste si diminuiscono di capacità a misura che si allontanano dal mezzo, e procedono verso le estremità della nave, onde possono essere contenute e delineate nella costa maestra, le une dentro le altre. Ora, poichè i due lati di destra e sinistra d'ogni costa sono esattamente simili, è manifesto che per sapere il contorno intero delle medesime, basta disegnare la metà di ciascuna. In fatti si sogliono disegnare alla destra le anteriori, e a sinistra le posteriori.

Principiando dalle coste posteriori, bisogna segnare all'altezza conveniente il dragante Z G, con la sua arcatura o bolzone, e la sua battura, e questo soltanto per la metà della di lui lunghezza. Indi partendo alla distanza conveniente dal punto dell'altezza dello stellato o taglio dell'opere posteriori *a a*, vicino alla ruota di poppa, si descrive l'aletta *a o c Z b*, che passa per la estremità del dragante e termina all'altezza del coronamento, cioè alla maggiore altezza della poppa.

Ciò fatto, si ha la costa maestra della nave e quella che è più indietro di tutte le altre. Prima di delineare tutte quelle che sono intermedie, è da farsi un'osservazione.

La nave, quando ha il suo giusto carico, dee immergersi in acqua un poco più all'indietro di quello che davanti: ciò che si dice *la differenza del pescare* (DIFFÉRENCE DU TIRANT D'EAU. *THE DIFFERENCE OF THE DRAUGHT OF WATER*). Quindi ne segue che la chiglia nell'assetto che conviene alla nave in acqua, non è parallela all'orizzonte, ma si abbassa all'indietro e si rialza davanti, relativamente alla linea che si è presa per esprimere la superficie superiore della chiglia, al mezzo della nave o al luogo della costa maestra. Converrebbe dunque misurare sul piano di elevazione l'altezza dove comincia ciascun' oncia di quelle che sono indicate, cioè, la distanza verticale che vi è ad ogni costa tra la battura della chiglia e la linea d'acqua, e portare questa distanza sulla linea che esprime il lato esteriore della ruota di poppa e quella di prua. Si troverebbe che le once posteriori avrebbero il loro piede più basso di quello che la costa maestra, e le anteriori l'avrebbero più alto, a misura che si allontanano dalla costa maestra, avvicinandosi alla prua. Quindi, per conservare il parallelismo della chiglia sopra questo piano, bisogna che le linee d'acqua non siano orizzontali, ma si abbassino sul davanti e si rialzino all'indietro.

Fatta questa osservazione, bisogna determinare i punti per i quali dee passare *la costa di bilanciamento*, la quale nell'esempio che abbiamo sotto gli occhi è la costa 4 *p*, e disegnarne la metà. Si regolerà la sua altezza, prendendola sul piano di elevazione, da 4 *a y*.

Quanto agli altri punti che debbono determinare il contorno della costa di bilanciamento, la quale sta tra la costa maestra e l'estremità posteriore, non si può dare una costante regola. Questi si mutano secondo le varie capacità che si vogliono dare alla nave, secondo le qualità che richiedonsi nella stessa, e secondo lo stellato che si vuol attribuirle. Ogni costruttore ha il suo metodo e segue le proprie idee, che muta ancora per ogni specie di nave che intraprende di costruire.

Quando si è disegnata la costa di bilanciamento, prima di procedere alla delineazione delle altre è bene indicare le forme o maestre posteriori, per determinare con maggiore facilità sopra queste i punti per i quali dovrà passare ciascuna costa. Per cominciare dalla *forma del forte* (LISSE DU FORT), essa si segna sul piano di projezione con una retta Z P, tirata dall'estremità del draganta al luogo del forte, sino alla costa maestra. Si vedrà nella spiegazione che segue del terzo piano, cioè, del piano orizzontale della nave, come questa forma e le altre ancora appariscano per quest' altro verso.

*Lo forma dello stellato* (LISSE DES FAÇONS. *RISING LINE OR FLOOR-RIBBAND*) sotto quella del forte è espressa da una linea retta *a* R, che dal punto *a* dell'altezza dello stellato posteriore va a terminare nella testa R del madiere maestro, e di là continua sino al punto *l* dell'altezza dello stellato anteriore, sul lato destro del piano.

*La forma della fregiato di discolato* (LISSE DE VIBORD. *WAIST-RAIL*) è espressa su questo

piano con la linea retta $d\,w$, la quale parte dalla sommità dell' aletta, all' altezza della facciata superiore della fregiata presa sul piano di elevazione, e va a terminare alla maggiore altezza della costa maestra.

Queste tre forme o maestre principali servono a determinare la posizione delle altre, che sono loro intermedie.

Tra la forma della fregiata e quella del forte se ne mette una sola $g\,h$ a eguale distanza dall' una e dall' altra.

Se ne mettono quattro tra la forma del forte e quella dello stellato, dividendo in cinque parti eguali tanto l' intervallo della costa maestra, quanto quello dell' aletta, compreso tra queste due forme; e si tirano per i punti di divisione le rette $m\,n$, $c\,p$, $q\,r$, $i\,k$, le quali segnano su questo piano le quattro maestre che soglionsi mettere tra quella del forte e quella dello stellato.

Sotto la maestra dello stellato si dispone un' altra maestra ancora che dicesi maestra o *forma del fondo* (LISSE DE FOND. *A RIBBAND BETWEEN THE FLOOR-RIBBAND AND THE KEEL*), e per far ciò, si divide in due parti eguali il tratto della costa maestra, che è tra la forma dello stellato e il lato della chiglia o l' origine della costa maestra: si tira per questo punto di divisione la linea $s\,t$, parallela alla forma dello stellato, che va a terminare nella ruota di poppa.

Sopra la forma della fregiata vi sono le altre due *forme d'accastellamento* (LISSES D'ACCASTILLAGE. *RIBBAND OF THE UPPER-WORKS*) $b\,b\,w$, $x\,y\,u$, prendendo su questo piano di elevazione l'altezza de' tre risalti (RABATTUES).

Ancorchè si sia qui messa una sola forma tra quella della fregiata e quella del forte, e quattro tra questa ultima e quella dello stellato, ciò però è assolutamente ad arbitrio, e si possono determinare a piacere più punti sopra questi piani.

La curvatura nel verso orizzontale di queste forme si vedrà, come si accennò di sopra, nel terzo piano, cioè nell'orizzontale; e l' utilità di queste che è somma nella costruzione, per assicurare alla nave una forma perfetta, si conoscerà leggendo la continuazione di quest' articolo.

Quando si sono disegnate così tutte le forme della parte posteriore, nella parte sinistra del piano verticale si stabilisce successivamente e si segna sopra ciascuna forma il punto per cui si vuol far passare ciascuna delle coste posteriori. Cominciando dalla prima indietro, si segna sopra ciascuna forma con la cifra 1 il punto dove la costa dee incontrarlo; indi col 2 la costa seconda; col 3 la terza, e successivamente per tutte le altre.

Quanto alla projezione esatta di ciascuna costa ed al punto nel quale debbono incontrare ciascuna forma, ciò non è da trattarsi in questo luogo. Il definire un tale articolo dipende dai calcoli più sublimi dell' alta geometria, necessaria alla perfezione della costruzione; in ciò consiste la finezza di quest' arte, ed è questo l' oggetto principale dell' intelligenza, del talento e del gusto del costruttore. Tali misure e proporzioni variano all' infinito secondo il rango, le specie de' bastimenti, e le qualità che loro voglionsi dare.

Così tutta la parte posteriore è disegnata sul piano di projezione, cioè sulla metà di questo piano; rimane da fare altrettanto per il davanti sulla metà destra; e per far questo si segue lo stesso ordine che si tenne per disegnase la parte posteriore.

Si comincia d' ordinario dal delineare, secondo il gusto e l' intenzione del costruttore, *la costa del parapetto di prua* (LA COUPLE DU COLTIS), o la 7 A; indi si continua disegnando *la costa della mura di maestra* (COUPLE DU LOF. *THE LOOF-FRAME*), la quale corrisponde alla costa di bilanciamento posteriore, e che nel nostro esempio è la costa 4 A; cioè si disegna soltanto la metà di questa costa alla destra del piano, come si fece alla sinistra per la costa di bilanciamento posteriore.

Disegnata che siasi la costa della mura secondo l' intenzione del costruttore, si portano a destra sulla costa maestra tutti i punti nei quali terminano le forme all' indietro, già segnate nel lato sinistro della stessa. È manifesto che queste forme corrispondono tutte allo stesso punto o alla stessa altezza sulla costa maestra davanti, come sulla stessa all' indietro; ma terminano alla ruota di prua ad altezze diverse da quelle che hanno nella ruota di poppa o nelle alette.

La forma dello stellato è espressa dalla linea retta $s\,l$, che viene a terminare all' altezza de' tagli delle opere anteriori, la quale d' ordinario si fa prossimamente eguale alla metà dell' altezza dello stellato posteriore.

La forma del forte $Q\,\phi$ si tira dal punto $Q$ del forte nella costa maestra al punto $\phi$ della ruota di prua, passando per la parte più gonfia di tutte le coste, e segnatamente di quella del parapetto di prua.

La forma della fregiata, nella parte davanti, è disegnata su questo piano con la retta V 9, la quale partendo dall'alto della facciata superiore dell'incinta del discolato nel luogo della costa maestra, va a terminare nella parte superiore della costa del parapetto di prua.

Queste tre maestre o forme principali della parte anteriore, le quali sono la continuazione delle medesime forme posteriori, hanno come quelle una forma interposta tra la forma della fregiata e quella del forte, e quattro altre tra quella del forte e quella dello stellato, e una sotto quest'ultima, chiamata forma del fondo, cioè la continuazione verso il davanti di quella che si è espressa all'indietro con la linea $sr$.

Dopo di aver delineato così nella parte destra del piano verticale tutte le forme della parte anteriore della nave, rimangono da segnare successivamente sopra ciascuna di dette forme i punti per i quali debbono passare le coste anteriori, dalla 5 A sino alla 7 A, cioè sino alla costa del parapetto di prua, nello stesso modo che si è tenuto per le coste posteriori nella parte sinistra.

Fatte che siano queste operazioni con esattezza ed attenzione, e bene verificate, il piano verticale della nave è compiuto. Vi si aggiungono però sotto la linea d'acqua in carico o di bagnasciuga MO, a le linee d'acqua parallele ad essa, $f^1$, $f^2$, $f^3$, $f^4$, le quali rappresentano le $f^1$, $f^2$, $f^3$ ecc. che si sono segnate nel piano orizzontale. Queste linee sono soltanto punteggiate.

Sono utili, come altrove si vedrà, per il calcolo delle capacità della nave, e del dislocamento dell'acqua.

Il terzo piano o *piano orizzontale* (LE PLAN HORIZONTAL. THE HORIZONTAL PLANE) (Fig. 151) mostra la curvatura orizzontale di tutte le forme o maestre, delle quali si fece discorso parlando del piano di projezione, in tutta la lunghezza della nave dal davanti all'indietro; ma soltanto da un lato, perchè il fianco a destra dovendo essere affatto simile al fianco sinistro, la delineazione della metà della nave su questo piano è bastante. La linea retta X Y rappresenta la linea di mezzo nel verso della lunghezza della nave che divide in due parti eguali la larghezza tanto della chiglia, quanto delle ruote di prua e di poppa. Parallela a questa linea se ne tira un'altra z & distante della metà della larghezza della chiglia e delle due ruote. Perpendicolari alla stessa si tirano le linee 8 P, 7 P, 6 P, 5 P, 4 P, 3 P, 2 P, 1 P, MP, MA, 1 A, 2 A, 3 A, 4 A, le quali marcano la posizione di tutte le once, appunto come si sono indicate nel piano di elevazione. Si possono tirare queste linee indefinite, osservando soltanto che quelle di mezzo, cioè MP, MA, che sono le più lunghe, abbiano la lunghezza eguale alla metà della larghezza della nave.

Indi si dee segnare con una linea curva Z W all'indietro il lato esteriore della metà del dragante, e con un'altra linea retta X x la linea estrema posteriore e superiore della poppa, cioè la linea del coronamento della nave.

Fatto ciò, debbonsi indicare successivamente su questo piano la curvature orizzontali di ciascuna forma. Incominciando da quella del forte, si misura sul piano di projezione la distanza orizzontale dell'incontro di questa forma con ciascun'oncia dalla linea che marca sullo stesso piano il lato esteriore della ruota di prua e della ruota di poppa; e si riportano tutte queste distanze sulle linee che rappresentano queste stesse once nel piano orizzontale. Poscia si misura la distanza $u$ Q, $o$, $u$ P, nel piano verticale, e si riporta sul piano orizzontale da MP in MP e da MA in MA sopra le linee punteggiate ch'esprimono le due coste maestre; si marcano con la matita i punti di queste linee od once, dove essa termina; indi prendendo con un compasso sul piano verticale la distanza orizzontale tra la linea di mezzo della nave ed il punto d'intersezione della forma del forte con l'oncia 1 P al punto 1 A, si riporta questa misura sul piano orizzontale, da 1 P in 1 x: si prende la stessa misura sul piano verticale per la distanza dalla forma del forte al luogo dell'oncia 2 P, e si segna sul piano orizzontale il punto 2 x, dove questa distanza viene a terminare: si procede nello stesso modo per segnare la larghezza di questa forma al luogo di tutte le once di levata posteriori, portando dal piano verticale al piano orizzontale la distanza che vi sono tra la linea di mezzo della nave e il punto d'intersezione d'ogni oncia, una dopo l'altra, con questa stessa forma del forte, e si hanno i punti $w$ 4, $x$ 5, $y$ 6, 3 7, $\varphi$ 8, $\delta$ z, che danno sul piano orizzontale i punti 1 $x$, 2 $x$, 3 $x$, 4 $x$, 5 $x$, 6 $x$, 7 $x$, 8 $x$, & W.

Si misura nello stesso modo la distanza orizzontale che vi è tra la linea di mezzo della nave, dal lato destro, cioè verso la

parte davanti nel piano di projezione, e le once MA, LA, 2A, 3A, ecc. sino ad incontrare la forma del forte, dal che si hanno alla destra de' punti simili; indi per mezzo di tutti questi punti trovati nel piano verticale, riportando le stesse aperture di compasso sul piano orizzontale ai punti $1y$, $2y$, $3y$, $4y$, $5y$, $6y$, $7y$; finalmente per tutti questi punti trovati nel piano orizzontale, facendo passare una curva dolce e seguita, W, $8x$, $7x$, $6x$, $5x$, $4x$, $3x$, $2x$, $1x$, MP, $x$, MA, $y$, $1y$, $2y$, $3y$, $4y$, $5y$, $6y$, $7y$ ecc., questa esprimerà la forma del forte dall' avanti all' indietro.

Misurando similmente le distanze orizzontale che vi sono nel piano di projezione, tra il mezzo della nave e i diversi punti d'intersezione della forma susseguente $yn$, con tutte le once anteriori e posteriori, e portando tutte queste misure successivamente nel piano orizzontale, sulle once corrispondenti, si troveranno, operando con attenzione, tutti i punti STUVW, $a$, $b$, $c$ $d$ $e$ $f$ $g$, pei quali si deve far passare la curva che esprimerà la forma segnata $ynm$ nel piano verticale dall' avanti all' indietro.

Si troveranno successivamente e nello stesso modo tutte le altre forme. Così GHIKOLMN esprime la forma dello stellato; NOPQR, la forma del fondo; FABCDE, la forma che è immediatamente sopra quella dello stellato, o sia la forma $\mu\pi k i$ del piano verticale ecc.

Si sono marcate ancora nel piano orizzontale le forme delle opere morte, ancorchè meno essenziali. Bisogna avere grande attenzione per ischivare la confusione e l'incrocicchiamento di queste linee in diversi luoghi; ma dopo ciò che si è detto, non può restare il menomo dubbio sul modo con cui si deve operare per ritrovare la curvatura di tutte le forme o maestre che sono sopra quella del forte; ciò che si ottiene seguendo lo stesso metodo che si spiegò per quelle che sono al di sotto.

Tutte queste forme debbono dare un contorno dolce e aggradevole. Se qualcheduno de' punti d'incontro delle once con le forme turbasse la regolarità o la dolcezza d'alcuno de' contorni, converrà modificare e mutare qualche cosa nella curvatura delle coste od once, sino a che si arrivi a dare alle forme una figura perfetta, dalla quale dipende quella della nave.

Le forme o maestre sono di una grande utilità, non solamente per conoscere se le once delineate siano per dare alla nave una figura aggradevole e nella quale non vi siano angoli nè rientranti nè salienti, cioè nè cavità nè gibbosità; ma ancora essenzialmente per rilevare la squadratura delle coste, cioè l'obbliquità più o meno grande dei loro lati, a misura che si allontanano dal mezzo della nave. Sono esse anche necessarie per trovare i garbi o sesti di tutte le coste intermedie o di riempimento che si mettono tra le once, le quali d'ordinario sono discoste tra di loro in modo da riceverne tre in ciascun intervallo da oncia a oncia.

Per esempio, se si voglia conoscere il garbo della costa $mn$, la quale succede immediatamente all' oncia IP, tra questa e la 2P, si prenderanno successivamente le distanze che sono nel sito di quest' oncia, dal lato esteriore della chiglia a ciascuna delle forme, e portandole sul piano di projezione orizzontale dalla linea di mezzo della nave ai punti P della forma del fondo, al punto o della forma dello stellato, e ai punti $p$, $q$, $r$, $n$ delle altre forme, si avranno i punti P, $o$, $p$, $q$, $r$, $n$ ecc., pei quali si farà passare una curva che mostrerà il garbo di questa costa.

Si troverà parimente, per mezzo delle dette forme, il contorno di qualsivoglia altra costa di riempimento.

Nell' altro piano orizzontale della fig. 151 si ha il modo di segnare le linee d'acqua. Si prendono le larghezze sul piano verticale con lo stesso metodo che si è tenuto per le forme. Si trova il loro contorno prendendo successivamente le larghezze loro o aperture, nel sito di ciascun' oncia sul piano verticale, e portando queste diverse misure nel piano orizzontale sulle once corrispondenti, tanto a destra come a sinistra, si avranno i punti $e$, $e$, $e$, $e$, $e$, pei quali facendo passare una curva, si avrà descritta nel piano orizzontale la linea d'acqua.

Le altre linee d'acqua $f^1$, $f^2$, $f^3$, $f^4$, $f^5$ si trovano e si descrivono nello stesso modo, prendendo successivamente le loro larghezze o aperture dal piano verticale, e portando queste misure nel piano orizzontale per tutte le once corrispondenti.

Queste linee d'acqua non sono utili come le forme nell' eseguire il lavoro della nave: esse sono linee puramente immaginarie, descritte dal costruttore, per investigare le proprietà del suo bastimento, e per calcolare la parte immersa.

Quando queste linee hanno tutte una curvatura facile e guidata con dolcezza, si può giudicare che il corso dell'acqua si farà lungo la carena senza molta resistenza, e che per conseguenza, restando le altre cose pari, la nave sarà molto atta alla marcia.

Le linee d'acqua dividono tutta la carena o la parte immersa della nave in altrettante sezioni orizzontali; perciò sono utilissime nel calcolo del dislocamento d'acqua che fa la nave, delle capacità, del suo centro di gravità, del suo metacentro e di molti altri oggetti.

Si troveranno dei metodi pei calcoli ai quali si possono assoggettare i piani della nave (alcuni de' quali richiedono una cognizione estesa dell'analisi e della geometria trascendente) in molte opere, tra le quali le principali sono:

Il trattato della nave di Bouguer;

L'architettura navale di Du Hamel;

Il trattato di costruzione di Chapman, svezzese;

Il trattato di Dumaitz di Goimpy;

L'esame marittimo di Don Giorgio Ivan;

*Scientia navalis* di Leonardo Eulero, e la teoria compiuta della costruzione e manovra de' bastimenti dello stesso autore.

Spiegato il metodo di formare i piani di una nave, ora si passerà a dare in breve la descrizione del modo di eseguirli in grande, e di costruirla.

D'ordinario in ciascun porto di costruzione vi è una sala grande, chiamata *sala de' modelli* (SALLE DE GABARITS), nel cui tavolato piano, uguale e bastantemente spazioso si può descrivere il piano verticale o di projezione delle coste, ed il piano orizzontale delle forme, della stessa grandezza della quale si vuol fare la nave: sopra questo piano i carpentieri vanno a fare i loro garbi, e a prendere le misure, per eseguire tutt' i pezzi della nave, e particolarmente le coste.

Preparato il cantiere, sul quale si vuol costruire la nave, si comincia,

1.° Dal collocarvi la chiglia, coll' estremità che debb' essere di poppa, verso il mare, più bassa, e l'estremità che debb' essere della prua verso la parte più alta del cantiere. V. *Cantiere*;

2.° S' inalza colle bighe la ruota di prua sul suo tallone e calcagnolo; si verifica il suo perpendicolo laterale, e l'aggiustatezza della sua posizione, e si sostiene a luogo con de' puntelli;

3.° Assestati e messi insieme tutti i pezzi che compongono l'arcaccia, essa s' inalza colle bighe sull' estremità posteriore della chiglia; si mette nella sua esatta posizione, e si sorregge con più puntelli posti a varj punti;

4.° Si mette la controruota di poppa interiore;

5.° Si dispongono la controchiglia e la controruota interiore di prora; si uniscono alla chiglia e alla ruota di prora con caviglie di legno;

6.° Si forma, si mette a luogo e s'inchioda il piè di ruota di poppa sulla controchiglia.

7.° S' incavigliano insieme, sul terreno vicino al cantiere, i madieri, le cappezzelle, gli scarmi che formano ciascuna delle once, regolate dal costruttore; e quando queste coste tutte sono così unite in terra, s' inalzano una dopo l' altra colle bighe sulla chiglia e controchiglia, cominciando dalla costa che debb' essere più all' indietro di tutte sino a quella che debb' essere più sul davanti, cioè quella del parapetto di prua. Si mettono al loro giusto luogo, col mezzo della squadra e del piombo, e si sostengono con un numero sufficiente di aghi o puntelli di abete;

8.° Si eseguiscono e si dispongono le forme o maestre le quali abbracciano per di fuori tutte le once; le forme si fanno sottili e leggiere di legno di abete; non servono che per ajuto nella costruzione della nave, e si levano a misura che si fa col fasciame la bordatura esteriore;

9.° Si circonda la nave con alberetti fitti in terra ed inalzati perpendicolarmente. Questi, guerniti in alto di bozzelli e tiranti, e di traversi in diversi punti della loro altezza, danno de' punti fermi per sollevare de' pezzi di legname, e per costruire dei palchi su i quali debbono stare gli artefici;

10.° Si fanno le coste di riempimento per guernire g' intervalli tra le once; non si mettono come queste formate ed insieme unite una dopo l' altra; ma si collocano successivamente tutti i madieri e mezzi madieri di tutte queste coste, indi le cappezzelle a destra e a sinistra, i primi scarmi a destra e a sinistra, i secondi scarmi, finalmente e successivamente i terzi e quarti scarmi, quelli delle cubie e gli apostoli;

11.° Si formano e si dispongono al loro luogo gli scarmi delle cubie e gli apostoli;

12.° Si cacciano nell' intervallo tra ogni due madieri sopra la chiglia e la controchiglia de' piccoli pezzi di legno chiamati *suole*, *zeppoli* o *chiavi*, per tenerli uniti e rinforzarli;

13.° Si formano e si mettono a luogo i pezzi del paramezzale e le ghirlande o marzapani davanti e di dietro; s' inchiodano con i madieri, con la controchiglia o con la chiglia, dal di fuori al di dentro;

14.° Si cacciano una o due ordini di suole parallelamente alla chiglia, a sinistra o a destra, nelle maglie o intervalli tra le coste, per tenerle al loro sito ed impedirno ogni movimento;

15.° Si mettono le serrette del fondo, ciò che dicesi *bordare il piccolo fondo*, avendo l'attenzione di preparare precedentemente la parte interiore della coste coll'ascia, onde togliere loro tutte le disuguaglianze;

16.° Si forma e si dispone a suo luogo la dormiente del primo ponte, a sinistra e a destra;

17.° Si mettono al di sotto la controdarmiente o le altre serrette interiori o verringole;

18.° Si mettono le verringole tra le ultime nominate e le serrette del fondo. Queste d'ordinario si dispongono ad un piena e un vôto, al davanti e all' indietro. Nel luogo del deposito della polvere e de' cassoni di cartocci le coste sono interamente coperte con le veringole;

19.° Si formano e si dispongono al loro luogo successivamente tutt' i bagli del primo ponte e quelli del falso ponte;

20.° Si poogono gl' *intramisi* o tramezzi tra i bagli sopra la dormiente;

21.° Si formano, si mettono a luogo o s' inchiodano i bracciuoli de' bagli del primo ponte e del falso ponte;

22.° Si formano e si cacciano ai loro luoghi i traversi de' bagli del primo ponte;

23.° Si stabiliscono i baglietti o lato del primo ponto;

24.° Si colloca il trincarino del primo ponte a sinistra e a destra, lungo tutta la nave;

25.° Si segnano i luoghi do' portelli della prima batteria, si tagliano gli scarmi che incontransi ove sono da aprirsi i portelli, si stabiliscono le soglio de' medesimi: in una parola, si aprono e si formano i portelli;

26.° Si mettono le bordature interiori al di sopra dei trincarini, e quelle che cuoprono l'intervallo, tra due portelli internamente;

27.° Si formano, si mettono a luogo, s' inchiodano le porche, composte de' loro madieri, mezzi madieri, primi scarmi, secondi e terzi scarmi;

28.° Si formano e s' inchiodano ai lora luoghi le gole per rinforzare il davanti, e i bracciuoli d' arcaccia per fortificare la parte posteriore del bastimento;

29.° Si mette a sua luogo e s' inchioda il controtrincarino del primo ponte;

30.° Si dispongono al loro sito le corsie del primo ponte, e si formano tutte le boccaporte e le buche o mastre che debbono essere aperte in questo ponte;

31.° Si dispongono i puntali nella stiva, che s' impostano sul paramezzale nel mezzo della nave, per sostenere i bagli del primo ponte;

32.° Si cuopre di majeri intieramente il primo ponte;

33.° Si stabilisce e s' inchioda la gola o ghirlanda delle cubie;

34.° Si formano e si stabiliscono ai loro luoghi le bitte e tutti i pezzi di cui sono formate;

35.° Si formano le scasse dell'albero di maestra e di quello di trinchetto, nel fondo della nave;

36.° Si formano e s' inchiodano ai loro luoghi le due più basse incinte, cioè la prima e la seconda che sono sotto la batteria, e i majeri o bordature tra queste incinte;

37.° Si borda il vivo della nave, o l' esterno della parte che dee stare immersa, cominciando dai torelli o majeri più vicini alla chiglia, e da questi ascendendo sino sotto all' incinta più bassa; avendo cura di preparare per l innanzi il di fuori delle coste, onde addolcira il loro contorno e levare le scabrosità che fossero restate dal prima soltanto digrossato lavoro, sicchè le asse del fasciame vi si adattino perfettamente. A misura che si cuopre la nave col fasciame, lo che si fa del pari a sinistra e a destra, si levano le forme le quali allora divengono inutili. Quanto alle punto che sostengono le once, si levano anch' esse a misura che si lavora, e si rimettono dopo appoggiandolo alla bordatura;

38.° Si forma l'arcitromba o sia pozzo delle trombe, all' albero di maestra, e il deposito per le palle di cannone dinanzi al pozzo stesso, e si ricuopro tutto di asse;

39.° Si forma il falso ponte; vi si fanno le aperture o boccaporte necessarie, e si cuopre di asse;

40.° Si formano e si dispongono dinanzi alla ruota di prua il tagliamare, la gorgiera, il riempimento del tagliamare, la cappuccina e lo mastiette dello sperone sul davanti della nave;

41.° Si calafata il fondo della nave, cioè le serrette e il primo ponte, o s' incatramano i comenti;

42.° Si appone la contrarnota di poppa esteriore, e vi si affigono lo femminelle o rose del timone;

In questo stato la nave è al caso di essere varata e condotta al mare, perchè i lavori rimanenti si terminano quando essa è in acqua, e ciò per non caricarla di troppo peso sicchè è sul cantiere.

43.° Per disporla ad essere varata, si calafatano tutti i majeri esteriori del fasciame, s'incatramano i commenti, si brusca moderatamente sullo stesso cantiere, gli si da del sevo e del pattome, si levano i puntelli ne' luoghi dove si lavora, rimettendoli dopo che l'operazione è compiuta.

Si vedano alla voce *Varare* tutti i preparativi e tutta la manovra necessaria per questa operazione, la quale essendo non poco complicata richiede una spiegazione particolare;

44.° Quando la nave è in acqua e amarrata, ad un posto conveniente si stabiliscono sul dragante i piè dritti della volta o forno di poppa; e sopra questi gli scarmi di poppa e i piè dritti o stili che formano la poppa o l'indietro della nave;

45.° Si cuopre la gran volta di asse, vi si fanno i due portelli di ritirata della santa Barbara, e l'apertura o losca pel timone,

46.° Si forma o si mette a suo luogo la dormiente del secondo ponte;

47.° Si formano e si pongono al loro luogo i bagli del secondo ponte;

48.° Si mettono i tramezzi che assettano i bagli del secondo ponte, e ne guerniscono gl'intervalli sopra la dormiente;

49.° Si formano e si cacciano ai loro luoghi i traversi de' bagli del secondo ponte;

50.° Si stabiliscono e s'inchiodano tutti i bracciuoli che fortificano i bagli del secondo ponte;

51.° Si stabiliscono i baglietti e lato del secondo ponte;

52.° Si formano e si dispongono al loro luogo i trincarini del secondo ponte a sinistra e a destra, e i pezzi di bordatura interiore che li susseguono, o sia i controtrincarini;

53.° Si mettono al loro luogo e s'inchiodano le corsie del secondo ponte, e si formano le boccaporte e le mastre che debbono in questo essere aperte;

54.° Si forma e si dispone a suo luogo il bittone o poteoza delle grandi drizze, e il bittone delle scotte della gran gabbia e di trinchetto. Si forma la scassa dell'albero di bompresso, e la cassa delle cubie o gatta, co' suoi bracciuoli;

55.° Si cuopre di majeri il secondo ponte, a riserva di quelle aperture le quali debbono essere coperte soltanto dai carabottini, e si calafatano;

56.° Si formano e s'inchiodano al loro luogo le due incinte che sono tra la prima e seconda batteria, cioè l'incinta terza e la quarta, e i majeri tra di esse;

57.° Si aprono le cubie e gli ombrinali della loro cassa, e quelli del primo ponte per lo scolo dell'acque, e si guerniscono di piombo;

58.° Si fa la bordatura esteriore al di fuori della nave in tutta la parte compresa tra queste due incinte e le due più basse; e si figgono nello stesso tempo i perni a campanella, a gancio, a triangolo, de' portelli del primo ponte;

59.° Si aprono i portelli del secondo ponte, come si fece per quelli del primo, e si fanno le loro soghe;

60.° Si mettono i sopratrincarini e le altre bordature che guerniscono gl'intervalli tra i portelli di questo ponte;

61.° Si stabilisce la dormiente de' castelli;

62.° Si formano le finestre della gran camera, e si borda questa parte tanto al di fuori quanto al di dentro, lasciando alla sinistra e alla destra della nave due porte per l'ingresso alle bottiglie;

63.° Si stabilisce il baglio del parapetto di prua sul davanti della seconda batteria, e il baglio il più anteriore del castello di prua; e vi si fa la chiusa della cassa, lasciandovi due porte per entrare nella polena, e vi si aprono due portelli pei cannoni di caccia;

64.° Si fortifica la parte posteriore, all'altezza della seconda batteria, con de' bracciuoli, chiamati bracciuoli d'arcaccia, a sinistra e a destra;

65.° Si aprono gli ombrinali del secondo ponte, e si guerniscono di piombo;

66.° Si stabiliscono sopra le loro dormienti i baglietti de' castelli, e si formano i passavanti;

67.° Si formano e si mettono a loro luogo i trincarini, i controtrincarini e le corsie de' castelli;

68.° Si stabiliscono le bitte o i cazzascotte del parrocchetto;

69.° Si formano tutte le aperture e mastre che debbonsi praticare ne' castelli;

70.° Si stabiliscono le grue e i loro bracciuoli;

71.° Si bordano internamente di majeri i castelli;

72.° Si stabiliscono i sopratrincarini de' castelli;

73.° Si mette la più alta incinta, chiamata la quinta incinta, ed altresì la bordatura della fregiata tra queste due. Si termina di burdare per di fuori la parte della nave che è tra questa incinta e la terza e quarta, all'altezza della seconda batteria: si stabiliscono nello stesso tempo i peroi a campanella e a gancio de' portelli del secondo ponte;

74.° Si formano e si mettono al loro luogo la dormiente del casseretto, e si stabiliscono sulla stessa i baglietti o late del casseretto;

75.° Si forma il coronamento della nave, e si borda di dentro e di fuori l'alto della poppa, praticandovi delle finestre per la camera del consiglio, e delle porte per entrare nelle gallerie;

76.° Si stabilisce il discolato del casseretto, del cassero e del castello di prua, che si bordano internamente, lasciandovi le aperture de' portelli de' castelli;

77.° Si formano e si mettono a luro luogo le forme o cordoni de' castelli; si borda esternamente la fregiata che è tra i detti cordoni, e si piantano de' perni a campanella e a gancio ai portelli aperti ne' castelli per servizio de' cannoni;

78.° Si aprono gli ombrinali de' castelli e dei passavanti e i buchi delle mure di maestra, e si guerniscono di piombo;

79.° Si borda il casseretto;

80.° Si stabiliscono al loro luogo le parasarchie dell'albero di maestra, dell'albero di trinchetto e dell'albero di mezzana con le loro bigotte, lande e controlande, e si fortificano con bracciuoli di sotto e di sopra;

81.° Si fanno i parapetti del casseretto, del castello di prora e del cassero, e si piantano i piè dritti o potenza delle campane.

82.° Si fanno e si dispongono al loro luogo gli ornamenti della prua o dello sperone, consistenti nella figura o polena, voltigliole, tacchi delle stesse ecc., e vi si fa un tavolato a carabottino.

83.° Si fanno diversi lavori di legname grosso e altri lavori più fini, come d'intarsiatora, nella camera del consiglio, nella gran camera ecc., nelle paratie, porte, telaj delle finestre, cassoni, armadj, mantelletti dei portelli; le scale della gran camera, di santa Barbara, e le altre scale di comunicazione da un ponte all'altro; il grande e piccolo argano, i carabottini del secondo ponte e de' castelli, i tacchetti per allacciare o dar volta ai cavi delle manovre, la cucina, i forni ecc.;

84.° Si lavora nello stesso tempo negl'intavolati o paglioli, nelle distribuzioni della stiva, come al deposito della polvere, al deposito del pane, alla camera delle sartie, alla gaetta del penese, al falso ponte, al deposito delle vele ecc. Si praticano in tutto l'interno di questi luoghi, de'cassoni per i cartocci, delle paratie per varj oggetti, lasciando una galleria o passaggio tutto all'intorno della nave, all'altezza del falso ponte. Si ommette d'entrare in una più minuta descrizione, perchè all'articolo *Nave* si descrive una nave da guerra, e tutti i depositi, paratie, intavolati e compartimenti della stiva sono individuati e spiegati;

85.° Si fanno e si stabiliscono le bottiglie ai due fianchi della poppa; si arricchiscono di ornamenti e di sculture, come anche tutta la poppa ed il coronamento. Queste sculture si coloriscono. Si calafatano, s'incatramano, come pure si coloriscono le bordature, le incinte e tutte le parti esteriori della nave, per conservare i legnami e garantirli dall'umidità;

86.° Si mette a luogo l'asta della bandiera, ed il gran fanale di poppa.

Sin qui si spiegò il lavoro dello scafo vôto o l'ossatura e l'unione de' pezzi che compongono il corpo della nave. Mentre si opera in questa costruzione, si dee insieme lavorare nelle diverse officine del porto, per la sua alberatura, attrazzi, corde, bozzelli, taglie, vele, timone, per le barche a remi, e per gli utensili d'ogni specie che sono necessarj a compierne l'armo. Il lettore troverà le spiegazioni di questi oggetti negli articoli di detti vocaboli. Avvertiremo che il presente articolo si dee riguardare come un estratto o sommario di costruzione, il quale non può essere perfettamente inteso da quelli che non sono dell'arte, se non che facendo uno studio seguito, e leggendo successivamente le spiegazioni e le descrizioni de' differenti oggetti che vi sono citati, cercandoli nel loro ordine alfabetico.

**COVERTA**, s. f. *Coperta. Ponte.* PONT. DECK. Palco o ponte superiore ne' bastimenti mercantili, cioè quello ove si manovra, e che non è coperto da altro ponte. Fa lo stesso ufficio delle impalcature o piani nelle fabbriche civili. E sostenuto da travi chiamati bagli, disposti di traverso in tutta la lunghezza del bastimento, a riserva d'alcune

aperture che vi si lasciano per aver comunicazione con la stiva. La coverta, oltre che serve a garantire le mercanzie ed effetti collocati nella stiva dall' acqua che s' imbarca per i colpi di mare e della pioggia, ha insieme l' uso di legare insieme e contenere i fianchi del bastimento, di sostenere le artiglierie e di dare uno spazio comodo per le manovre, e per comunicare dall'avanti all'indietro.

CRAVANA, s. f. CRAVANE. Ostriche da carena.

CRICO, s. m. CRIC. *A HAND-SCREW*. Macchina a ruota e asta dentata per sollevare dei pesi.

CROCE. Ven. *Crose*. V. *Dragante*.

CROCIAME. *Crociame di vela*. V. *Vela*.

CROZZOLA. Ven. V. *Pico*.

CROCETTE, s. f. pl. BARRES TRAVERSIÈRES DE HUNE. *CROSS-TREES*. Sono barre di legno che si dispongono a traverso delle costiere e nel verso della larghezza della nave per sostenere la piattaforma della gabbia.

CROCIERA, s. f. Pezzo di legno quadro o tondo inchiodato a traverso de' macellari, dal castello verso la prua.

CUBIE, s. f. pl. *Occhi delle gomone*. ÉCUBIERS. *THE HAWSE-HOLES*. Sono que' fori dall'una e dall'altra parte della ruota di prua, aperti più in alto del primo ponte, per i quali si fa passare il cavo dell' ancora quando si dà fondo.

Vi sono due cubie per parte della nave, disposte in linea retta ed alla medesima altezza. Sono rotonde e di un' ampiezza proporzionata al rango della nave, onde la gomona vi passi liberamente. Si cuoprono di piombo per impedire che l'acqua che scola dalla gomona bagnata, allorchè si ritira in nave mentre si salpa, non entri tra i membri della nave.

Si guernisce la parte bassa esteriore dell' occhio delle cubie d' un pezzo di legno dolce attaccato al bordo, e incavato a mezzo tondo, per diminuire lo sfregamento delle gomone. Questo pezzo si chiama *guancialetto*, *cuscino delle cubie* ( COUSSIN DES ÉCUBIERS. *THE BOLSTERS OF THE HAUSE-HOLES* ).

*Scarmi delle cubie*. ALONGES D'ÉCUBIERS. *HAWSE-PIECES*.

*Turacci*. *Tappi delle cubie*. TAMPONS D'ÉCUBIERS. *HAWSE-PLUGS*. Pezzi di legno rotondi, conici, tronchi, per chiudere al caso le cubie, ed impedire che l'acqua non entri per di là nel bastimento quando è alla vela ( Fig. 323 *m* ).

CUCCHIARA ( s. f. ) *da pece*. *Mestola*. Ven. *Cazza*. CUILLER A BRAI. *A PITCH-LADDLE*. Utensile nel quale si fonde la pece, e con cui si versa su i commenti de' ponti, dopo d'averli calafatati. Ve ne sono di due maniere ( Fig. 147 ), cioè la *d* interamente rotonda, e la *h* che ha un becco per versare la pece a poco a poco sopra i commenti.

*Cucchiara da scavare i porti*. CUILLER DE MACHINE A CREUSER. *A SPOON*. Serve per trasportare la fanghiglia dal fondo de' canali e porti. È grande, di figura quadrata, guernita di denti di ferro, la quale va a ricevere nel fondo del mare la fanghiglia ecc. per azione delle ruote della macchina. Questa cucchiara ha la sua facciata inferiore a bilico o altalena ( BASCULE ), per lasciar cadere la materia tirata dal fondo in un piccolo battello che gli si fa andar sotto, quando la cucchiara è uscita dall' acqua.

*Cucchiara da cannone*. CUILLER A CANON. *A GUNNER'S LADDLE* ( Fig. 146 ). Strumento col quale si mette la polvere ne' cannoni per caricarli. È formato di un foglio di latta, o più sovente di rame, ridotto a figura concava-emisferica del diametro di una palla, fermato ad un lungo bastone o asta di legno. Serve anche a tirar fuori le palle dai cannoni carichi, quando si vuole scaricarli. Quando si vuol levare l' intera carica dal cannone, se il cartoccio si rompe tirandolo col cavastracci, si adopera la cucchiara per raccogliere la polvere.

*Cucchiara* o *pigna di tromba*. CUILLÈRE DE POMPE. *A PUMP-BORER*. È una specie di grossa trivella acciajata e tagliente, con la quale si traforano i tubi delle trombe. Essa è montata sopra una lunga asta o verga di ferro rotonda; e posta sopra de' cavalletti orizzontalmente, si fa girare a forza di braccia, ed incontra il corpo della tromba, posto anch' esso orizzontalmente ed a livello coll' asta suddetta, affinchè resti esattamente traforata.

CUCINA, s. f. CUISINE. *THE GALLEY* OR *COOK-ROOM OF A SHIP*. Grossa cassa quadra, formata di più piè dritti e cinta di forti tavole, che serve di focolare nelle navi per fare la cucina. Si colloca sotto il castello di prua, all' indietro dell' albero di trinchetto. Le cucine delle navi da guerra sono divise in due parti con un tramezzo, per poter fare due fuochi, uno de' quali serve per il capitano, l'altro per lo stato maggiore. I piedi

che sostengono la cucina sorpassano di alquanti pollici il tavolato che ne forma il fondo, perchè resti un intervallo tra il tavolato stesso ed il ponte. Quando si arma la nave, si cuopre questo tavolato con uno strato grosso di sale, sopra il quale si fa una coperta murata di mattoni, e si cuopre tutto l'interno delle due parti della cucina, cioè interna ed esterna, di doppj fogli di latta. Tutte queste precauzioni sono essenziali per garantire il legno dall'infiammarsi. Si lascia un'uscita al fumo, per un buco che passa per il ponte del castello di prua, al quale si adatta una specie di canna da cammino fatta di legno, interiormente foderata di latta. Ad ogni facciata della canna v'è un tubo da potersi volgere secondo che richiede il vento. Sopra la cucina vi è sul ponte del castello un serbatojo d'acqua, nel quale se ne tiene sempre, per precauzione, quando i fuochi sono accesi.

Un artefice inglese, chiamato *Brodie*, inventò delle cucine di ferro semplicissime, che occupano poco spazio, molto ingegnose e molto meno pesanti delle nostre e meno soggette a riparazioni, e che per conseguenza riuniscono de' grandi vantaggi: molte navi da guerra, e quelle della compagnia dell'Indie d'Inghilterra, ne fanno uso, e se ne trovarono contente.

**CUCITURA**, s. f. *Costura.* COUTURE. *SEAM.* *Cucitura delle vele.* COUTURE DES VOILES. *SEAM OF THE SAILS.*

*Cucitura piana delle vele.* COUTURE PLATTE DES VOILES. *MONK-SEAM OF THE SAILS.*

*Cucitura rotonda delle vele.* COUTURE RONDE DES VOILES. *ROUND SEAM.*

*Cucitura a ridosso.* COUTURE A CLIN. Quando la tela con una parte della sua larghezza cade sopra l'altra con cui si unisce.

**CUGNARDI**, s. m. pl. Nap. Pezzi di legno fatti a conio. Servono per ischiodare tavole ed altri pezzi, come per assettarne de' nuovi a luogo.

**CULATTA**, s. f. CULASSE. *Culatta di un cannone.* CULASSE D'UN CANON. *THE BREECH OF A CANNON.* La parte posteriore di un cannone o d'un' arma da fuoco, che è più massiccia e più resistente, onde non ceda, e determini il colpo per la direzione della canna dell'arma. V. *Cannone.*

**CURAPORTI**, s. m. *Cavafango.* MACHINE A CREUSER ou PONTON A CREUSER. *A LARGE PONTOON OR LIGHTER FURNISHED WITH WHEELS AND LARGE SPOONS, BY MEANS OF WHICH THEY HEAVE THE MUD OR GRAVEL FROM THE BOTTOM, IN ORDER TO DEEPEN OR CLEANSE A PORT.* Chiatta o puntone nel quale è la macchina con cucchiaje per curare o scavare i porti. V. *Macchina.*

**CURRARE**, v. a. Maneggiare i grossi pesi con i corri, pali, paletti di ferro, stanghe e manovelle di legno per trasportarli da un luogo all'altro.

**CURRO**, s. m. ROULEAU. *ROLLER.* Rotolo di legno che serve a facilitare il trasporto di grossi pezzi di legno o altro, volgendosi sotto a quei pesi che loro vengono soprapposti e tirati. Ve ne sono di cerchiati di ferro nelle testate, con quattro buchi che arrivano quasi all'asse del legno, perchè vi si possano far passare le punte dei pali, paletti o stanghe, co' quali si fanno volgere sul suolo.

**CURVA** (s. f.) *cappuccina.* COURBE DE CAPUCINE. *THE STANDARD WHICH FASTEN THE CUT WATER TO THE STEM.* È una specie di bracciuolo che unisce e rinforza l'unione del tagliamare alla ruota di prua.

*Curva della grua.* COURBE SU CONSOLE DU BOSSOIR. *THE SUPPORTER OF THE CAT-HEAD.* È una specie di mensola per sostegno della grua.

*Curva orizzontale col convesso indentro.* BOUGE HORIZONTALE DONT LE DOS EST DEDANS. *ROUNDING IN.* È la curvatura di un pezzo che si presenta col concavo.

*Curva orizzontale col dosso, col convesso all'infuori. Bolzone.* BOUGE HORIZONTALE DONT LE DOS EST EN DEHORS. *ROUNDING OUT.* È la curvatura di un pezzo che si presenta col convesso.

**CUSCINO** (s. m.) *delle bitte. Guancialetto delle bitte.* COUSSIN DES BITTES. *THE LINING OF DOUBLING OF THE BITS.* V. *Bitte.*

*Cuscino di bompresso.* COUSSIN DE BEAUPRÉ. *PILLOW OF THE BOWSPRIT.* V. *Bompresso:*

*Cuscino delle cubie.* COUSSIN DES ÉCUBIERS. *THE BOLSTERS OF THE HAUSE-HOLES.* V. *Cubie.*

*Cuscino di mira.* COUSSIN DE MIRE. *BED OF A GUN.* V. *Cannone.*

*Cuscino di fodero.* COUSSIN DE FOURRURE. *BOLSTER. Baderna. Paglietto.* Ven. *Boldoni.* È un volume fatto di treccie o tela, ripieno di borra o altra materia molle, che si mette sotto alcune manovre per garantirle dallo sfregamento.

*Cuscino delle sartie. Morace.* COUSSIN DES HAUBANS. *BOLSTERS OF THE SHROUDS.* È un pezzo di legno coperto di panno, che si

adatta sopra le crocette, ove posano le sarchie, per impedire che non vengano segate sulle crocette.

CUTTER, s. m. CUTTER. *A Cutter.* Sorta di bastimento inglese a un albero, che somiglia per la sua attrazzatura e per le sue vele ad una *slop*, con questa differenza, che il cutter ha per l'ordinario il suo albero più inclinato all'indietro, più alto, e porta una più considerabile quantità di vele: si aggiunge nei cutter in aumento alle vele degli slop, una specie di coltellacci, che s'inferiscono nel ghisso della sua gran vela. La maggior parte ha sopra il suo albero un altro albero di gabbia, che porta una vela di gabbia ed un pappafico.

I cutter hanno anche, nella loro costruzione, qualche differenza dalle *slop*, che gli rende ottimi velieri: hanno molto puntale, con poca opera morta sopr'acqua, e quindi molta opera viva, ad oggetto di renderli più reggenti alla vela e più atti a stringere il vento.

In conseguenza di tale costrusione possono sostenere molte vele; egli è per questo che servono particolarmente ai contrabbandieri della Manica, valendosi della loro velocità per isfuggire e sottrarsi alla caccia delle navi guardacoste.

Il governo inglese mantiene anch'egli molti di questi bastimenti per arrestare i contrabbandieri. I cutter della dogana sono armati di trenta uomini, e portano da sei a otto cannoni ed alcuni petrieri. Sono anche talvolta impiegati in guerra, al seguito delle squadre, come corsali ecc. Se ne sono costruiti ultimamente in Francia alcuni e soprattutto a Dunkerque, ma sovente si esagerarono le loro dimensioni, ciò che rese più difficile il rimpiazzamento della loro matadura, e fece sì che le loro vele riuscissero dure da maneggiarsi e soggette ad inconvenienti.

Le proporzioni di un cutter del re d'Inghilterra sono le seguenti:

| | Pied. | Poll. |
|---|---|---|
| Lunghezza dalla ruota di prua a quella di poppa. | 50 | — |
| Slancio della ruota di prua | 1 | 10 |
| Inclinazione della ruota di poppa | 1 | 4 |
| Larghezza al baglio maestro | 21 | — |
| Rientrata dalla costa maestra | — | 2 |
| Accolamento del madiere maestro | 1 | 5 |
| Lunghezza del madiere maestro | 10 | 8 |
| Altezza del dragante | 10 | 2 |

*Proporzioni dell' alberatura.*

| | Lunghezza. Piedi. | Poll. | Diametro. Piedi. | Poll. | Colombiere. Piedi. | Poll. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Albero di maestra | 71 | 6 | — | 17 | 14 | — |
| Bompresso | 43 | — | — | 15 | — | — |
| Ghisso | 49 | — | — | 12 | — | — |
| | | | | | Estremità. | |
| Corna o pico | 24 | — | 7 | 8 | 3 | 5 |
| | | | | | Colombiere. | |
| Albero di pappafico | 36 | — | 6 | 6 | 5 | 8 |
| | | | | | Estremità del pennone. | |
| Verga secca | 39 | — | 7 | 8 | 3 | 3 |
| Pennone di gabbia | 29 | 3 | 6 | 6 | 3 | 3 |
| Pennone di pappafico | 24 | — | 6 | — | 2 | 4 |
| Buttafuori del ghisso | 21 | 8 | 6 | 8 | 1 | 1 |

Si rappresenta uno di questi bastimenti alla vela nella fig. 60. Vedasi l'articolo *slop*.

## D

DADO, s. m. Ven. *Tampagno.* DÉ. COAK OF A BLOCK SHEAVE. È un pezzo quadrato di bronzo che s'incastra nel mezzo della rotella di un bozzello, ed è grosso quanto la stessa. Vi passa il pernuzzo, intorno al quale la rotella gira.

I bozzelli così preparati sono ordinariamente fatti di guajaco o legno santo, e diconsi *bozzelli tampagnati di bronzo.* ROUETS DE GAYAC A DÉS DE FONTE. *LIGNUM VITÆ SHEAVES WITH BRASS COAKS.*

*Dadi dell' ancora.* TENONS DE L'ANCRE. *THE NUTS OF THE ANCHOR.* Diconsi quei due pezzi di ferro che sporgono dalle due facciate del fusto dell'ancora, e restano abbracciati dal ceppo. V. *Ancora.*

*Dado* o *maschio.* TENON. *A TENANT*, *A TENON.* Si dice ancora un pezzo di legno tagliato alla sua estremità, a modo di entrare esattamente in un incastro o *mortisa* scavata in un altro legno. V. *Maschio. Dente.*

DAMIGIANA, s. f. DAME-JEANNE. *A DEMI-JAN.* Sorta di grande bottiglia, vestita d'ordinario con tessuto d'erbe o di vimini, per uso di conservarvi o trasportar vino od altri liquori.

DARDO, s. m. *Rampone. Rampicone. Delfiniera.* DARD OU HARPON. *A HARPOON.* Istrumento di pesca (Fig. 244).

*Dardo infocato.* Ven. *Fiasco da fuoco.* DARD A FEU. *FIRE-ARROW.* Bacchetta di fuoco d'artificio per lanciarla nelle navi nemiche col cannone o col moschetto, e incendiarne le vele.

DARE, v. a. DONNER. Questo verbo si usa nella marina in varie maniere di dire.

*Dare alla grossa.* DONNER A LA GROSSE. *To lend money or place money on bottomry.* Azzardare il proprio danaro sopra un bastimento alla grossa avventura. V. *Avventura.*

*Dare alla banda.* DONNER A LA BANDE. *To heel, to stoop or incline to either side.* Far inclinare il bastimento più da un lato che dall' altro, o per il vento o per lo stivaggio disuguale.

*Il bastimento dà alla banda a babordo.* LE VAISSEAU DONNE A LA BANDE A BABORD. *The ship heels to port.*

*Dare mezza banda.* DONNER UNE DEMI-BANDE. *Parliament-heel or boot-topping of a ship.* Far inclinare alquanto il bastimento da una parte per nettarlo e spalmarlo in viaggio.

*Dar la caccia.* DONNER CHASSE. CHASSER. *To chace.* Inseguire un bastimento per fugarlo o per raggiungerlo.

*Dare nella costa.* DONNER A LA COTE. *To run a vessel a-shore, to run a-ground.* È investire in terra o per forza del cattivo tempo o per ischivare di esser preso dal nemico.

*Dare dentro. Imboccare.* DONNER DEDANS. *To run right in for a port or road.* È infilare uno stretto, l' imboccatura di un porto.

*Dare i pappafichi a un bastimento.* DONNER LE PERROQUET A UN VAISSEAU. *To spare the gallant-sails or any other sail, to some ship in company.* È un' espressione che un bastimento cammina con pari velocità dell' altro, avendo i pappafichi o un' altra tal vela di meno.

*Dar vento in faccia.* DONNER VENT DEVANT. *To throw a ship in the wind or in stays, to bring the wind a-head.* Quando si vira di bordo col vento in faccia, il momento nel quale si comincia questa manovra, e si porta la manovella del timone sottovento, per fare che la prua si presenti al vento, e le vele si mettano a collo degli alberi, per bracciarle poi dal lato opposto, e far loro prendere il vento sul bordo opposto, si dice allora che si dà il vento in faccia.

*Dare rimurchio.* DONNER LA RÉMORQUE. *To tow.* Quando si dà a un bastimento, miglior camminatore, una corda per condurne uno più tardo. V. *Rimurchio.*

*Dare allarme.* FAIRE, DONNER L'ALARME. *To alarm.* Eccitare alla difesa per un pericolo o vero o simulato.

*Dar fondo.* MOUILLER. *To cast anchor, to anchor, to come to an anchor.* È gettar l' ancora per ormeggiarsi.

*Dar carena.* CARÈNER. *To careen.* V. *Carenare.*

*Dar le vele al vento.* FAIRE VOILE. *To sail.* Spiegare le vele per far viaggio.

*Dare il fuoco ad una nave.* CHAUFFER UN VAISSEAU. DONNER LE FEU A UN VAISSEAU. *To bream a ship.* È bruscare una nave, affiammarla per darle lo spalmo.

*Dare il fuoco a de' majeri per incurvarli.* CHAUFFER DES BORDAGES POUR LES PLIER. *To bend planks or to make them pliants by heating them.*

*Dar fondo con due o tre duglie.* MOUILLER DEUX OU TROIS PLIS DE CABLE. *To let go the anchor with two or three ranges.* Ancorarsi dove vi è poco fondo.

*Dare a nolo.* AFFRÉTER. *To hire.* Accordare per un prezzo convenuto il servizio di un bastimento per trasporto di effetti o mercanzie.

*Dare sulle secche* o *in secco.* ÉCHOUER. *To run a ground.* Investire in uno scanno o seccagna, sicchè il bastimento urti e si impegni nel fondo del mare.

DARSENA, s. f. DARCE ou DARSE. BASSIN. *A basin of a port, a wet dock or a small harbour, within a large one, wherein ships are secured and moored.* Questo termine è usato ne' porti del Mediterraneo: significa la parte più chiusa di un porto dove si tengono le navi e altri bastimenti disarmati, e dove sono al sicuro.

Le darsene hanno un ingresso molto stretto che si sbarra con una catena o in altro modo.

DAVANTI, avv. *Vento davanti. Vento in faccia* o *vento in prua.* VENT DEVANT. *Head to wind.*

DAVANTI, s. m. DEVANT. *The fore-part of a ship.* È la parte anteriore, quella che forma la prua o la parte davanti della nave, la quale si estende dalla costa maestra alla prua.

DEBOLE, add. FOIBLE. *Fianco debole.* COTÉ FOIBLE. *Bastimento che ha il fianco debole*, o *che è debole di fianco.* VAISSEAU QUI A LE COTÉ FOIBLE ou QUI EST FOIBLE DE COTÉ. *A crank ship.* È un bastimento il quale manca di stabilità o perchè non sia abbastanza caricato o perchè sia male stivato, ma più sovente per cattiva costruzione, e quindi sbanda o inclina sul fianco più che non dovrebbe, per l' impulso del vento anche moderato.

*Nave debole di legname.* UN VAISSEAU FOIBLE D'ÉCHANTILLON *ou* QUI A L'ÉCHANTILLON FOIBLE. *A LIGHT TIMBERED SHIP.* È una nave la quale ha i membri e gli altri pezzi corrispondenti, ond'è composto il suo scafo, meno grossi e meno forti dell'ordinario, e che perciò è meno atta a resistere al combattimento e al mar grosso.

DEBORDARE. v. a. *Dibordare. Debordare una nave.* DÉBORDER UN VAISSEAU. *TO RIP OFF THE PLANKS OF A SHIP.* È levarle la bordatura, cioè i majeri e il fasciame, o per mutarli o per visitarne lo scheletro, o per demolirla.

*Debordare i remi. Afornellare.* DÉBORDER LES AVIRONS. *TO UNSHIP THE OARS.* È levare i remi dagli scalmi e dai bordi della barca, per metterli dentro quando non si vuole servirsene.

*Debordare una vela.* DÉBORDER UNE VOILE. *TO LOOSEN THE SHEETS OF A SAIL.* Mollarne o filarne le scotte. Contrario di *cozzare*.

DEBORDARE, v. n. DÉBORDER. *TO SHEER OFF.* Allontanarsi dal bordo del bastimento, parlando d'uno schifo o barca.

*Deborda.* DÉBORDE. *PUSH OFF, SHEER OFF.* Comando al proviere d'una scialoppa, di allontanarsi dalla nave o da una riva.

DECADERE (v. a.) *allontanandosi dalla rotta. Derivare.* DÉRIVER LOIN DE SA ROUTE. *TO BE DRIFTED FAR FROM THE RIGHT COURSE.* V. *Derivare.*

DECLINAZIONE, s. f. DÉCLINAISON. *DECLINATION.*

*Declinazione o variazione dell'ago magnetico.* DÉCLINAISON DE L'AIGUILLE AIMANTÉE. *VARIATION OF THE NEEDLE.* È l'angolo che fa la direzione dell'ago magnetico col meridiano o con la vera direzione da Mezzogiorno a Tramontana; il qual angolo è vario nei diversi luoghi della terra e del mare, ed anche variabile negli stessi luoghi.

Questa cognizione è essenziale in ogni paraggio per il computo esatto della direzione della nave. Se ne trovano le osservazioni ne' libri di navigazione, di pilottaggio e de' viaggiatori. Conviene attenersi ai più recenti, perchè la declinazione non è costante, ma si muta negli stessi luoghi col corso del tempo.

*Declinazione al greco. Grecheggiare.* NORDESTER. *EAST VARIATION.*

*Declinazione al maestro. Maestreggiare.* NORDOVESTER. *WEST VARIATION.*

*Declinazione d'un astro, del sole ecc.* DÉCLINAISON D'UN ASTRE, DU SOLEIL etc. *THE DECLINATION OF A FIXED STAR, OF THE SUN etc.* È l'arco d'un cerchio massimo della sfera, compreso tra un astro e l'equatore, in un giorno dato. La declinazione è australe o boreale, secondo che l'astro si trova dall'una o dall'altra parte dell'equatore.

DEGRADATO, add. *Marinaro degradato.* MATELOT DÉGRADÉ. *A WRECKED SAILOR.* Un marinaro il quale si è salvato dal naufragio, e resta senza mezzi di sussistenza.

Diversamente s'intende quando dicesi d'un officiale, ed allora significa ch'è rimosso per castigo dal suo posto.

DELFINIERA, s. f. DARD *ou* HARPON. *A HARPOON.* Sorta di fiocina da pescar balene ed altri pesci (Fig. 80). V. *Dardo.*

DEMATARE, v. n. *Disarborare.* DÉMATER. *TO SPEND ANY MAST OR TO BE DISMASTED, IN A STORM OR IN AN ENGAGEMENT.* Si dice che una nave ha dematato, quando ha perduti o rotti i suoi alberi per una burrasca o pei colpi di palle in un combattimento, o per una cattiva manovra. Una nave ha dematato del suo albero di gabbia, del suo albero di pappafico, del suo albero di trinchetto, del suo bompresso.

Quando siasi dematato il bompresso, gli altri alberi su indicati lo seguono quasi necessariamente, perchè ad esso sono fermati gli stragli dai quali gli altri sono sostenuti, come si può vedere nella fig. 54, dov'è rappresentata una nave con tutti i suoi stragli.

Se demata per i soli alberi di gabbia, il danno si ripara con quelli che d'ordinario si hanno di rispetto; ma quando si perde l'albero di bompresso, di trinchetto o di maestra, è un accidente rilevantissimo e che non si può riparare se non che andando a cercarne in qualche porto vicino; frattanto s'intesta sul tronco il pezzo rotto.

DEMOLIRE (v. a.) *una nave.* DÉMOLIR UN VAISSEAU. *TO BREAK UP A SHIP.* Ven. *Mondare un bastimento al maggio.* Ridur la nave in pezzi, quando è scassinata e scomposta a segno di non poter più servire. V. *Condannare.*

DENTE, s. m. ADENT. *A HOOK OR SCORING IN A PIECE OF TIMBER, IN SHIP BUILDING. DOVE-TAIL.* Termine di carpentiere, che significa un intaglio o incassatura fatta a foggia di dente in un pezzo di legno, nella quale s'incastra un altro legno di corrispondente figura, per legar meglio e tenere insieme i pezzi tra di loro, e impedire che non s'allontanino o non abbiano un giuoco tra di loro pei movimenti della nave.

*Dente a uncino.* ADENT A CROC. Un semplice intaglio.

*Contraddente.* ADENT A CUNTEE. Uo uncino fatto io seoso opposto del precedente.

*Dente a catena.* ADENT A CRÈMAILLÈRE. È una successione d'intagli o denti fatti sullo stesso pezzo.

*Dente. Maschio. Dado.* TENON. *TENANT. TENNON.* V. *Maschio.*

*Denti di un chiodo.* BARBES ou GRILLES. *BARBS OF A RAG-BOLT.* Gl' intagli oel chiodo barbone (Fig. 135).

*Denti delle castagne del mulinello.* LE PEA DES ADENTS DU VIREVAUX. *PAWL-PLATES.* V. *Mulinello.*

*Denti d' un crico.* DENTS D'UN CRIC. *TEETH OF A HAND-SCREW.* Sono i denti della ruota pei quali si spinge la spranga dentata del crico.

DEPOSITI, s. m. pl. SOUTES. *STORE-ROOM.* Compartimenti fatti con delle paratie che formano delle stanze o camerini, i quali chiudonsi a chiave, posti sotto il ponte o nell'intervallo tra i ponti o nella stiva, per chiudere e mettere al sicuro e distinti varj effetti, viveri e moozizioni. Queste stanze o camerini d'ordinario noo ricevono lume dal di fuori.

Però i depositi col nome di SOUTES formano le distribuzioni dello spazio tra la stiva ed il ponte. La distribuzione degli stessi nelle navi è varia appresso le diverse nazioni.

I principali oomi sono:

*Deposito del pane.* SOUTE AU PAIN. *BREAD-ROOM.*

*Magazzino* o *deposito della polvere.* SOUTE AUX POUDRES. *MAGAZINE* OF *POWDER-ROOM.*

*Deposito de' cartocci.* SOUTE VITRÉE. *FILLING-ROOM.* Deposito tra qoello della polvere e il cassooe de' cartocci che oelle navi inglesi è situato all'indietro e appiede dell'albero di trinchetto.

*Deposito delle vele.* SOUTE A VOILES. *SAIL-ROOM.*

*Dispensa* o *deposito de' viveri.* SOUTE AUX VIVRES. *THE HOLD FOR PROVISIONS.*

*Magazzino* o *deposito de' rispetti.* SOUTE AUX RECHANGES DU MAITRE. *THE BOATSWAIN'S STORE-ROOM.*

*Stanza del chirurgo.* SOUTE DU CHIRURGIEN. *THE SURGEON STORE-ROOM.*

*Stanza del capitano.* SOUTE DU CAPITAINE. *THE CAPTAIN STORE-ROOM.*

*Deposito de' legumi.* SOUTE AUX LÉGUMES. *STORE-ROOM FOR PEASE AND BEANS.*

*Depositi di grano.* SOUTE AU GRAIN. *STORE-ROOM FOR CORN.*

*Stanze degli ufficiali.* SOUTES DES OFFICIERS. *STORE-ROOMS FOR THE OFFICERS PROVISIONS.* Sono le camere degli officiali poste a babordo e a tribordo della falsa santa Barbara; oelle fregate sotto il falso ponte. Queste stanze noo ricevendo lume da finestre, o ricevendolo soltanto da piccole aperture, le quali non si aprooo che di rado nel tempo della oavigazione, somigliano ai depositi poc'anzi nomioati.

DERIVA, s. f. DÉRIVE. *THE LEE-WAY.* È il movimeoto laterale di un bastimento a sottovento della sua rotta appareote, la quale è secondo la direziooe della chiglia. La deriva soccede quando le vele sono orieotate presso al veoto, cioè qnaodo il bastimento è diretto verso l'origine del vento.

Per ispiegare questo movimento, si avverta, prima di tutto, che la forza del vento sulla vela si esercita per una direzione perpendicolare alla direzione del pennone, e che questa direzione farebbe progredire il bastimento di fianco, quando le vele sono orientate presso al vento; ma la resistenza ch'egli incontra a progredire di fianco, congiunta all' aziooe del timooe che dispone la prua a portarsi verso l'origine del vento, fa sì che in vece di seguire la direzione perpendicolare al peonone, segua una direziooe media, e risultaote da tre forze, cioè da quella del vento, da quella del timone e dalla resistenza laterale dell'acqua: questa resistenza laterale dell' acqua si può considerare come una forza la quale operi secondo ona lioea perpendicolare alla chiglia, con la direzione da sottovento a sopravvento.

A maggior chiarezza suppongasi (Fig. 161) una nave foroita di una sola vela, o pure che l'effetto di tutte le vele su di essa spiegate sia unito nel loro ceotro velare. Sia A C B la chiglia della oave; C il centro di gravità; D E la direzione del vento; F G il pennone orientato presso al veoto. Il moto apparente della nave è sempre secoodo la direzione della chiglia, per H A G B E; e non pertanto essa realmente va per una linea O I. Questo discostamento della lioea C I dalla direzione della chiglia, cioè da C E, si chiama la deriva.

Se il bastimento fosse un corpo rotondo, e in conseguenza disposto a seguire nell'acqua qualunque direzione, egli si moverebbe secoodo la direzione C K perpendicolare al pennone; ma poichè per la sua figura, mentre teode sempre a fendere l'acqua con la

prua, insieme però col suo fianco presenta all'acqua molta superficie, egli incontra dalla stessa una resistenza la cui direzione è perpendicolare alla sua chiglia. Rappresentando questa resistenza come una forza C M operante da C in M, se la forza del vento sia rappresentata dalla linea C K operante da C in K, ne segue, per le leggi della composizione del moto, che la diagonale C O del parallelogrammo C M O K, formato con le direzioni e quantità delle predette due forze, rappresenterà la direzione risultante dall' azione del vento e dalla resistenza dell' acqua.

Si è considerata la resistenza dell' acqua come una forza operante nella direzione perpendicolare alla chiglia, sebbene realmente essa operi nella direziona perpendicolare alla vela, cioè, sebbene essa sia direttamente opposta alla direzione del vento. Ma siccome ogni potenza si può risolvere in altre componenti, e in questo caso, in elementi perpendicolari e paralleli alla chiglia; così si possono trascurare quelli che sono paralleli, e considerare soltanto quelli che sono perpendicolari, giacchè in ogni bastimento, passabilmente bene costrutto, la resistenza che l'acqua oppone al moto progressivo per prua, è alla resistenza che oppone al moto per fianco, nella ragione almeno di 1: 50.

La linea C O (Fig. 152) è dunque la risultante dall' impulso del vento e dalla resistenza che l'acqua oppone al fianco della nave. Ora conviene considerare l'effetto del timone, il quale muta anch' esso questa direzione, e fa volgere la nave a un qualche puoto B, il quale ravvicina alla direzione della chiglia la linea C O. Perciocchè in questa posizione della nave il timone A T si porta sopravvento, cioè la barra A U si mette sottovento, e le linee d'acqua *s s* le quali corrono da prua a poppa, battono nel timone, e imprimono alla poppa una forza da A verso *a*. Il centro di gravità della nave si può considerare come immobile, e che non risenta alcun effetto dal moto del timone, e perciò la poppa non può trasportarsi da A in *a*, senza che la prua si porti da B in *b* col moto A *b*. Quindi facendo un parallelogrammo, un lato del quale B F eguale e parallelo a C O, rappresenti il moto della nave, risultante dall' azione combinata del vento e dalla resistenza laterale dell'acqua, e l' altro lato B *b* rappresenti il moto dato alla prua dall' azione del timone, ne seguirà che la nave progredirà per la diagonale B X, e quindi il centro C per C R eguale e parallela a B X.

Si potrebbe opporre che, essendo la prua per l'azione del timone portata da B in *b*, all'opposto della poppa che è portata da A in *a*, se si costruisse un parallelogrammo di cui un lato A *a* rappresentasse l'impulso del timone sulla poppa, e l'altro lato A Z fosse eguale e parallelo alla risultante C O, si avrebbe la diagonale A Y la quale si allontanerebbe dalla direzione della chiglia, quanto la B X vi si avvicina, e per conseguenza questi due effetti A Y, B X si distruggerebbero scambievolmente. Questa opposizione sarebbe giusta, se la nave fosse costruita e tagliata ne' suoi fondi similmente a poppa e a prua; ma considerata la forma ordinaria delle navi, si comprende agevolmente che la poppa per la sua figura incontra molto maggior difficoltà a trasportarsi da A in *a*, di quello che la prua a volgersi da B in *b*. E quando si parla dell'effetto del timone che volge la nave da A in *b*, s' intende insieme di comprendervi l'effetto che debbono fare in questa posizione le vele posteriori sulle anteriori; poichè la loro azione concorre con quella del timone a portare la prua da A in *b*, e ad aumentare la forza B *b*; cioè, siccome l'azione di tutte le vele realmente si raccoglie in un solo punto che si chiama il centro velare, e siccome la posizione di questo centro si muta e si porta più a poppa o a prua, secondo la quantità di vele che si spiegano più in una o nell' altra metà della lunghezza della nave; così avviene che in relazione al sito dove si forma il centro velare, i movimenti della prua prodotti dalla conversione del timone, risultino più o meno forti. Il moto di conversione della nave si fa intorno al di lei centro di gravità, che in questo rapporto si può considerare come immobile. Le forze che producono questo moto di conversione, sono quella del timone e quella di tutte le vele raccolte nel centro velare. Se dunque questo centro è più lontano dal centro di gravità della nave verso poppa, saranno più pronte e più vivaci le conversioni della prua.

Dalle quali premesse si conchiude che quanto maggiore sarà la velocità della nave, tanto minore sarà la deriva, perchè la resistenza dell' acqua si aumenta in ragione della forza con cui la nave è spinta contro l'acqua; inoltre, quando la nave ha molte vele spiegate ed è caricata dal vento, essa s' immerge di più dal lato di sottovento, e

presenta al fluido una maggiore superficie, onde la resistenza di questo si aumenta. Finalmente, si diminuisce la deriva accrescendo l'azione delle vele posteriori in confronto delle anteriori.

Quanto alla figura de' bastimenti per diminuire la deriva, essa è senza dubbio quella in cui si combina una maggior lunghezza, con un maggior puntale o incavo, poco o nulla d' inclinazione alla ruota di poppa, molto slancio alla ruota di prua, il centro di gravità prossimo al mezzo della lunghezza della nave, e la figura della prua più acconcia per fender l' acqua.

Tutte queste proposizioni sono confermate dall'esperienzo, e tutti questi elementi concorrono, per il ragionamento premesso, ad aumentare l'angolo ECI, e a diminuire l' angolo ICE che chiamasi *angolo della deriva*.

È della massima importanza pei piloti il determinare l' angolo della deriva, e di tenerne conto nel calcolo della rotta della nave. I marini alquanto sperimentati conoscono la deriva prossimamente a colpo d'occhio. Per oltro, si accostuma di situare sul parapetto della galleria un semicircolo di piombo gradnato *ram* (Fig. 163), la cui linea *ah* sia parallela alla chiglia. I piloti rilevano sopra questo il numero de' gradi dell' angolo che fa la scia della nave *h* &, cioè la traccia ch' essa lascia dietro a sè, con la direzione della chiglia *ah*. Questo angolo è eguale a quello della deriva; poichè gli angoli ICE, HCc (Fig. 161) sono eguali, e l' angolo HA& è eguale all' angolo HCc, essendo A& parallela a Cc, che è la IC prolungata. Si dice che *si ha un quarto di deriva* (IL Y A UN QUART DE DÉRIVE. *THERE IS ONE POINT LEE-WAY*), quando la rotta della nave si allontana dalla direzione della chiglia, di una quarta di vento o di un rombo di vento, cioè di 11.° 15'.

*In deriva*. EN DÉRIVE, *A-DRIFT*. Si dice di un bastimento che è in attuale deriva.

*Andare in deriva*. ALLER EN DÉRIVE. *TO DRIVE*. Andare come vuole il vento, la corrente o l' ondeggiamento del mare, e cadere sotto vento. Ven. *Cadere alla roncia*.

*Avere una bella deriva, overe del mare a poter correre*. AVOIR UNE BELLE DÉRIVE, AVOIR DE L'EAU A COURIR. *TO HAVE A GOOD SEA ROOM*. È avere ampio tratto di mare, libero da terre e da pericoli sottovento; circostanza molto confortante quando sopraggiunge una gruppata di vento, e il bastimento è forzato di seguirne la direzione, o pure di derivare e cadere sottovento dal suo viaggio.

*Ale di deriva*. V. *Ale*.

DERIVARE, v. n. *Decadere*. DÉRIVER. *TO DRIVE OR TO FALL TO LEE-WARD. TO MAKE LEE-WAY*. Un bastimento deriva, quando la direzione della sua rotta si discosta e fa un angolo con la direzione della sua chiglia, cadendo sottovento, e ciò o per forza del vento o dell'agitazione del mare o delle correnti.

DERNO (in) s. m. EN BERNE. *A WAFT*.

*Mettere, issare la bandiera in derno*. METTRE LE PAVILLON EN BERNE. *TO HOIST THE ENSIGN WITH A WAFT*. Quando la bandiera è serrata e compiegata in cima dell' albero, sicchè pende dall'asta senza potere sventolare. È segno di disagio del bastimento che ricerca soccorso. Si mette anche in derno per segno al caicco o scialuppa di venire a bordo. La bandiera che si mette a mezz' asta, è una delle cerimonie funebri che si fanno in mare agli ufficiali che muojono.

DETTAGLIO, s. m. DÉTAIL D'UN VAISSEAU. È l'occupazione e l'incarico dell'ufficiale che ha la cura dello stivaggio, delle distribuzioni, de' consumi de' viveri e munizioni, dei ruoli dell'equipaggio, del quarto, del combattimento, della polizia a bordo ecc. Questo impiego appartiene d' ordinario all' ufficiale immediatamente inferiore al capitano, il quale si nomina *l' ufficiale incaricato del dettaglio*.

*Il dettoglio di una squadra o di un'armata navale* (LE DÉTAIL D'UNE ESCADRE OU D'UNE ARMÉE NAVALE) abbraccia presso a poco i medesimi oggetti in grande sotto gli ordini del generale, e appartiene al maggiore della squadra.

DIANA, s. f. DIANE. *THE MORNING WATCH*.

*Tiro del cannone di diana*. COUP DE CANON DE DIANE. *THE MORNING WATCH GUN*.

*Batte la diana o si batte o diana*. ON BAT LA DIANE. *THE MORNING DRUM BEATS*. È una battuta di tamburo che si ripete tutte le mattine alla punta del giorno, ne' porti, negli arsenali di marina, a bordo della nave comandante in una rada: questa battuta si termina con un tiro di cannone che serve di segnale per aprire la catena del porto, o altre uscite ecc.

DIARIO. *Giornale*. s. m. JOURNAL. *JOURNAL*. V. *Giornale*.

DIAVOLETTO, s. m. *Cagliardetto. Contrabbelvedere*. DIABLOTIN. *THE MIZEN-TOP STAY-SAIL*. Chiamasi con questo nome in alcuni porti la vela di straglio di contrammezzana.

DIBORDARE V. *Debordare.*

DIETRO, avv. *Indietro.* ARRIÈRE. *Arr.* ABAFT THE STERN OR HIND PART OF A SHIP. Termine che riferito al bastimento equivale a *poppa*, ma in molti casi ha una significazione più estesa. *Poppa* esprime precisamente la parte che forma l'indietro della nave, e *indietro* si dice per indicare tutta la parte della nave che è dalla parte della poppa, o che è vicina alla poppa, cioè la parte della nave opposta a quella che fende il fluido, dalla costa maestra sino al timone, dove si dispongono le camere destinate all'alloggio degli ufficiali. Il termine *dietro* o *indietro* è opposto al termine *avanti* o *davanti*.

*Vento in poppa.* VENT ARRIÈRE. VENT EN POUPE. Quando il vento spira secondo la direzione del viaggio. Ven. *A fil di roda.*

*Mettere una nave indietro.* METTRE UN VAISSEAU DE L'ARRIÈRE. TO LEAVE A SHIP A-STERN, TO OUTSAIL A SHIP. È andar più presto di quella e lasciarla indietro.

*Rimanere indietro.* RESTER A L'ARRIÈRE. TO REMAIN A-STERN OR BEHIND BY SLOW SAILING; TO DROP A-STERN. Quando si va più lentamente di un'altra nave, e si resta indietro di essa.

*Passare indietro.* PASSER DE L'ARRIÈRE. TO GO UNDER THE STERN OF A SHIP. In un caso d'avvicinamento di due bastimenti, le rotte de' quali s'incrociano, quest' è un riguardo che l'inferiore debbe avere per il superiore, o un vascello mercantile per una nave da guerra, *di passargli indietro* (DE LUI PASSER A L'ARRIÈRE), cioè di passare dalla parte della di lei poppa. Sarebbe disputarle il passo e mancare di rispetto al comandante, se il bastimento inferiore le passasse davanti, qualora però la posizione in cui si trovasse non lo costringesse a farlo, per non esporsi a qualche pericolo.

*Nave che è troppo sull' indietro.* VAISSEAU QUI EST TROP SUR L'ARRIÈRE. A SHIP WHICH IS TOO MUCH BY THE STERN.

*Essere sull' indietro* significa che la nave s' immerge troppo nell' acqua con la sua parte posteriore, per la distribuzione o stivaggio del carico.

*Vele di dietro.* VOILES DE L'ARRIÈRE. THE AFTER SAILS. S'intendono quelle di maestra e di messana.

*Retroguardia.* ARRIÈRE-GARDE. REAR DIVISION OR REAR. Una delle tre parti o divisioni di un' armata navale. È quella che marcia dietro le altre o a sinistra o sottovento. Il terzo ufficiale generale è quello che comanda la retroguardia. Vi sono dell' evoluzioni, nelle quali la retroguardia diventa per un tempo la vanguardia, cioè ch' ella si trova marciare la prima nell' ordine di battaglia.

DIFFALCO, s. m. *Diffalco.* DÉFALQUE. TO DEFALK OR DEDUCT. Scemamento, deduzione che si fa da un conto o per altrettanti pagati o per restituzione di oggetti.

*In diffalco.* A VALOIR SUR. DEFALK'D.

DIFESE, s. f. pl. DÉFENSES. SKEEDS OR SKIDS V. *Corde.*

*Difese d'una scialuppa.* DÉFENSES POUR CHALOUPE.

Chiamansi così de' pezzi di legno che hanno la figura del contorno del bastimento, applicati al bordo esteriore di tratto in tratto tra le parasarchie dell'albero di maestra e di trinchetto dal capo di banda o discolato sino all' incinta più bassa. Sono così nominati perchè servono a difendere o garantire la bordatura della nave dallo sfregamento della scialuppa, del battello, delle botti e d' altri pesi considerabili che s' imbarcano o si sbarcano. Queste difese si dispongono tra i portelli delle due batterie; s' incastrano nelle incinte, e sporgono quanto le incinte sopra le bordature. Ven. *Guarda lai.*

*Difese per le legature o trinche di bompresso. Guardamano.* DÉFENSES POUR LES LIURES DE BEAUPRÉ. V. *Sperone. Trinche di bompresso.*

*Corde di difesa.* CORDES DE DÉFENSE. FENDERS OR JUNK OF OLD CABLE. Sono pezzi di gomona o d'altre corde che si lasciano pendenti dai fianchi dei piccoli bastimenti, per impedire che non siano danneggiati dal passaggio e dall' urto d'altri bastimenti (*b b* Fig. 111). Ven. *Paglietti.*

Anche ne' bastimenti maggiori che sono in porto si dispongono de' grossi pezzi di gomone pendenti da ciascun portello, per impedire il danno che potrebbe averne la bordatura dal passaggio delle scialuppe ed altri piccoli legni lungo il bordo, e singolarmente per conservarvi lo spalmo o sego allorchè sono stati recentemente carenati.

*Collare di difesa.* COLLIER DE DÉFENSE. PUDDENING OF A BOAT'S STEM. È un pezzo di cavo o gomona, o molti pezzi di corda tessuti e legati insieme, che si mettono per di fuori sull'alto della ruota di prua delle scialuppe e canotti o altri piccoli legni, per impedire che siano danneggiati, e per ismorsare i colpi che sovente ricevono nell' abbordare alle rive o alle navi (*a a* Fig. 111).

DIFFIDARE, v. n. Défier. *Diffida del vento.* Défie ou vent. *You are all in the wind, keep her fall, no near or no nearer.* Avvertimento che si dà al timoniere, quando governa all'orza raso, affinchè egli abbia cura che le vele non isbattano, o di non prendere in faccia.

*Diffida l'ancoro. Distocca l'oncora dal bordo.* Défie l'ancre du bord. *Bear off the anchor.* Comando che si dà per impedire che l'ancora che si leva non freghi contro il bordo e lo danneggi.

*Diffida lo scialuppa. Attento ad accostare.* Défie la chaloupe du bord. *Bear off; fend off the boat.* Ordine al marinaro che è armato d'un gancio alla prora della scialuppa, per avvertirlo d'essere cauto e pronto, onde schivare qualche accidente o contraccolpo nell'abbordare ad una nave o ad una riva.

DI FUORI, avv. *Fuori.* Dehors. *Out.* Parlando delle vele, questa voce esprime che esse sono spiegate e disposte per navigare.

*Tutte le vele fuori.* Toutes voiles dehors. *All sails out, all sails set.* Lo stato della nave che ha spiegate al vento tutte le vele di cui è fornita.

*Fuori* significa in generale *fuori del porto* o *in mare aperto.* Dehors, en pleine mer. *Out of a harbour, out at sea; in the offing.*

*Mettersi fuori.* Mettre dehors. *To set out, to sail for the offing.* Uscire dal porto, far rotta nel mare aperto.

*Vi è mar grosso di fuori.* Il y a grosse mer dehors. *The sea runs high in the offing.* Ondeggiamento grande fuori del porto.

DIPARTIMENTO, s. m. Département. Porto o arsenale di marina, dove si tengono e si conservano le navi, dove risiedono gli ufficiali di marina, e dove trovasi raccolto tutto ciò che appartiene all'armo delle navi da guerra.

*Dipartimento* o *circondario.* Département ou arrondissement. S'intende ancora il diritto e la giurisdizione dell'ordinatore della marina, che si estende a tutti i porti dentro certi stabiliti confini.

*Dipartimento* o *distretto.* Département ou district. Si dice dell'incumbenze di un commissario delle classi o di un preposto alla inscrizione marittima, la quale si estende sopra un certo numero di comuni e sopra tutti gli uomini di mare che vi sono domiciliati.

DIRITTO, s. m. *Dritto.* Étambot. *Stern-post.* V. *Ruota di poppa.*

*Diritto l' anco.* Barque droite. *Trim the boat.* Comando per tenere la barca in modo che non sbandi.

*Diritto per lo pruo.* Droit avant. *Right a head.* Comando, onde nel marciare si tenga la prua in una stessa direzione.

*Diritto del ripaggio.* Droit du quayage. *Wharfage.* Diritto che si paga, o retribuzione che si fa al guardiano d'una riva, per vegliare allo sbarco, alla sicurezza, alla conservazione delle mercanzie.

*Diritto d'ancoraggio, diritto del porto.* Droit d'ancrage. *Duty of anchorage.* Diritto che si paga al principe in alcuni porti o rade dai bastimenti che vi danno fondo.

*Diritto di naufragio.* Droit d'espaves. Droit de varech. *Standsight.* Diritto de' vicini a que' luoghi dove si ricuperano oggetti sparsi per un naufragio.

DIROTTARE, v. n. Dérouter. Allontanarsi dal suo cammino nel far vela per un porto o altro luogo destinato.

DISALBERARE. V. *Disarborare.*

DISARBORARE, v. a. *Demature. Disalberare.* Démater un vaisseau. *To take out the masts of a ship.* E levare gli alberi ad un bastimento per disarmarlo. Ciò si fa levando prima gli alberi de' pappafichi e di gabbia, e levando poi con la macchina gli alberi maggiori, indi facendoli calare in acqua per trasportarli al magazzino.

*Dematare una nave o colpi di cannone.* Démater un vaisseau a coups de canon. *To shoot a ship's mast by the board.* E rompere e far cadere i di lui alberi a colpi di palle, in un combattimento.

DISARMARE, v. a. e n. Désarmer. *To lay up a ship; to discharge the officers and crew; to pay off a ship.* Levare da una nave gli attrazzi, bozzelli, pennoni, cordami, munizioni da guerra e da bocca, gli alberi ecc., per conservare ogni cosa ne' magazzini sino al caso di dovere armarla di nuovo, congedare e saldare l' equipaggio. Si dice *abbiamo disarmato a Rochefort.* Nous avons désarmé a Rochefort. *Si disarma la nave il Sovrano.* On désarme le vaisseau le Souverain.

*Nave disarmata.* Vaisseau désarmé. *A laid up ship.*

DISARMO, s. m. Désarmement. *The laying up of a ship. The discharging the officers and crew of a ship; paying off a ship.* L'atto di disarmare una nave, cioè di levarle gli attrazzi, munizioni, alberi, pennoni, bozzelli ecc., e riporli nel magazzino.

generale o nel magazzino particolare della stessa, per conservarli sino ad un'altra campagna; di sbarcare, congedare e saldare l'equipaggio.

S' intende per disarmo anche lo sconto di un uomo al caso d l disarmo, o sia la somma che rimane a pagarsi a ciascun ufficiale o marinaro, per dargli il saldo del suo stipendio o salario per la campagna fatta sulla nave.

DISASTRO, s. m. *Pericolo*. INCOMMODITÉ. *DISTRESS*. Situazione di una nave malconcia e in pericolo.

*Segno di disastro*. SIGNAL D'INCOMMODITÉ OU DE DÉTRESSE. *A SIGNAL OF DISTRESS*. E un segnale cha fa la nave per indicare che si trova in disastro, e per chiedere soccorso o a terra se possono accorgersene, o a qualche nave che sia in vista sul mare. Questa segnale per l'ordinario consiste nel mettere una bandiera in derno a poppa, e in alcuni tiri di cannone per intervalli. Appresso la maggior parte delle nazioni marittime d' Europa si ha il costume di affrettarsi per portare soccorso alla nave che abbia fatto un tal segnale.

*Nave incomodata o in disastro*. VAISSEAU INCOMMODÉ. *A DISTRESSED SHIP*. È una nave rimasta senza attrazzi, e inabilitata per qualunque cagione a far viaggio o a salvarsi, o che ha delle falle considerabili che la mettono al caso di non poter proseguire il suo viaggio senza rischio.

DISBITTARE (v. a.) *la gomona*. *Sbittare*. DÉBITER LE CABLE. *TO UNBIT THE CABLE*. Disfare le volte della gomona sulla bitta e distaccarla. Ven. *Levar volta alla gomona*.

DISCATTO. V. *Diffalco*.

DISCENDERE, v. a. e n. DESCENDRE. *Discendere per un fiume*. DESCENDRE UNE RIVIÈRE. *TO FALL DOWN A RIVER*.

DISCESA, s. f. DESCENTE. *A DESCENT OR LANDING*. *Discesa o sbarco in un paese nemico*. *A DESCENT, INVASION OR LANDING IN AN ENEMY'S COUNTRY*. È il fatto di sbarcare delle truppe in un paesa nemico, per saccheggiarlo o per conquistarlo.

*Fare una discesa, uno sbarco*. FAIRE UNE DESCENTE. *TO INVADE AN ENEMY'S COUNTRY, TO MAKE AN INVASION*.

DISCOLATO, s. m. PLAT-BORD. *GUN WALE OR GUNNEL*. La parte superiore che ricigne la nave e le serve di parapetto. Ven. *Capo di banda*. Nap. *Sgolato*. Liv. *Scollato*. È una serie di majeri che si applicano agli scarmotti, per compiere la nave nella parte superiore dell'opera morta, in tutta la sua lunghezza. Debbono i majeri essere bene uniti e connessi con gli scarmotti o allungatori delle coste, onde l'acqua non si possa introdurre.

La forma o maestra del discolato è un membro che s' inchioda esteriormente allo stesso, per ornamento della nave e per terminare con grazia la sua opera morta.

*Mettere il discolato all' acqua, avere il capo di banda all' acqua*. METTRE LE PLAT-BORD A L'EAU, AVOIR LE PLAT-BORD A L'EAU. *TO HAVE GUNNEL IN OR GUNNEL TO*. Si dice quando il bastimento alla vela è così caricato dal vento, che il discolato del fianco di sottovento tocca l'acqua. Questa espressione si usa parlando de' piccoli bastimenti, e sarebbe esagerata parlando delle navi di linea, le quali, avendo il discolato molto elevato sopra l' acqua, non isbandano mai a tal segno.

La superficia esteriora del discolato si chiama la fregiata. V. *Fregiata*.

*Incinta di discolato*. V. *Incinta*.

DISCOPRIRE, v. a. *Scoprire*. DÉCOUVRIR. *Una roccia si discuopre*. UNE ROCHE DÉCOUVRE. *TO APPEAR ABOVE WATER*. Una roccia, una secca o un banco si scuopre, quando, essendo coperta e nascosta sotto le acque nel tempo del mare pieno, essa si mostra fuori d'acqua sempre quando il mare si abbassa.

*Discoprire la terra*. DÉCOUVRIR LA TERRE. ATTÉRRER. *TO MAKE OR DISCOVER THE LAND*. Vedere di lontano la terra cui si vuole o si divisa di arrivare, e che serve di segnale per il viaggio.

DISEGNARE o *segnare* (v. a.) *un legno di costruzione*. ENLIGNER LE BOIS AVEC UNE RÈGLE. *TO RACE TIMBER WITH A RACING KNIFE*.

*Disegno di una nave*. PLAN D'UN VAISSEAU. *DRAUGHT, PLANE OF A SHIP*. Come comparisce veduta da un fianco.

*Disegno di elevazione*. PLAN D'ÉLÉVATION. *SHEER PLANE, PLANE OF ELEVATION*. Come comparisce veduta nel piano che la taglia per lungo verticalmente.

*Disegno verticale*. PLAN VERTICAL, PLAN DE PROJECTION. *BODY PLANE, VERTICAL PLANE*. Coma comparisce veduta nel piano che la taglia verticalmente per largo.

*Disegno orizzontale*. PLAN HORIZONTAL. *FLOOR PLANE, HORIZONTAL PLANE*. Come comparisce veduta nel piano che la taglia per lungo orizzontalmente. V. *Piano*.

DISFASCIARE (v. a.) *i cavi*. *Disfasciare la manica alla gomona*. DÉFOURRER. *TO TAKE OFF ALL THE SERVICE*. Contrario di *Fasciare*. V.

**DISFIORIRE.** V. *Disinferire.*

**DISINFERIRE** (v. a.) *una vela. Disfiorire. Sfiorire.* DÉSENVERGUER OU DÉTACHER LES VOILES. *To UNBEND THE SAILS.* Distaccare una vela dal suo pennone.

**DISLOCAMENTO**, s. m. DÉPLACEMENT. *Dislocamento dell'acqua.* DÉPLACEMENT DE L'EAU. È il volume o quantità d' acqua di cui il bastimento occupa il luogo, quando è interamente caricato. È noto per l' idrostatica che una nave s' immerge nell' acqua sino a che il volume d'acqua eguale a quello della parte immersa sia d' un peso eguale al peso totale del bastimento. Quindi ne segue che sapendosi il peso di tutte le parti che compongono il bastimento, del suo legname, ferramenti, arredi, ancore, artiglieria, viveri, munizioni, del suo equipaggio ecc., e sapendo il peso d' un piede cubico d'acqua, si potrà dedurre col calcolo, di quanti piedi cubici sia il volume della parte immersa del bastimento.

Il calcolo col quale si determina il peso totale de' bastimenti o costruiti o che si vogliono costruire, è piuttosto minuto e lungo, di quello che difficile. Richiede molta attenzione per ischivare gli errori.

Quanto al computo de' piedi cubici che si contengono nella parte immersa del bastimento, chi è istruito negli elementi di geometria non v' incontra difficoltà. Si suppone la nave divisa (cominciando dalla linea d'acqua del bastimento carico) da alquanti piani orizzontali equidistanti tra di loro, e da altri piani verticali, a note distanze, sicchè si ha tutta la carena della nave divisa in tanti parallelopipedi e prismi, de' quali si calcola la solidità con i metodi ordinarj. Si moltiplica il numero de' piedi cubici così trovati per sessantadue libbre e tre once, che è il peso d' un piede cubico d'acqua di mare, ed il prodotto corrisponde al peso della nave armata ed equipaggiata.

**DISORMEGGIARE**, v. a. e n. DÉSAFOURCHER. *To UNMOOR.* È levare l' ancora d' afforco, o la seconda áncora di posto, e restare con una sola áncora, per essere più pronti a mettersi alla vela. V. *Ormeggiare.*

**DISPASSARE**, v. a. DÉPASSER. *Dispassare il viradore o cavo piano.* DÉPASSER LA TOURNEVIRE. *To SHIFT THE VOYAL.* È levare e disfare le volte che fa il viradore sull'argano, o quando si è terminato di servirsene, o quando si vuol mutare la disposizione di queste volte o giri, mettendo la parte superiore che lavorava avvolta all'argano, al di sotto di tutte, le quali si svolgono dal lato opposto a misura che si gira l'argano. Così il moto del giramento mutando direzione, si può unire il viradore alla gomona della sinistra (per esempio), mentre era alla destra. Questo è *dare un salto al viradore.*

*Dispassare una vetta, una manovra o un cavo.* DÉPASSER UNE MANŒUVRE OU UN CORDAGE. *To UNREEVE A ROPE.* Parlando delle manovre correnti, s' intende levarle dalle loro taglie, bozzelli o radancie ecc., per visitarle, cambiarle, racconciarle, e per isguernire la nave.

**DISPASSARE**, v. a. *Dislacciare la gomona dalla cicala.* DÉTALINGUER LE CABLE. *To UNBEND THE CABLE OR TAKE IT OFF FROM THE ANCHOR.*

**DISPENSA**, s. f. CAMBUSE. *THE STEWARD's ROOM.* Luogo separato sotto il ponte nei bastimenti mercantili, che serve a racchiudere i viveri e dove se ne fa la distribuzione. V. *Deposito.*

**DISPENSIERE**, s. m. DÉPENSIER OU MAITRE VALET. *STEWARD.* L' uomo addetto al servizio della dispensa.

**DISPUTARE** (v. a.) *il vento. Contrastare il vento.* DISPUTER LE VENT. *To STRIVE FOR THE WEATHER GAGE; TO STRETCH FOR THE WEATHER GAGE; TO ENDEAVOUR TO GO TO THE WINDWARD OF SOME SHIP OR FLEET IN SIGHT.* È manovrare in modo di guadagnare il sopravvento o il vantaggio del vento, relativamente ad una nave o ad una squadra che si ha in vista, cioè procurare di mettersi, rispetto a quella nave o squadra, più verso l'origine del vento o al sopravvento di essa.

**DISTANZA**, s. f. DISTANCE. *THE DISTANCE.*

*Distanza dal Zenith.* DISTANCE AU ZÉNITH. *THE DISTANCE FROM THE ZENITH.*

*Distanza di due porti o due coste.* DISTANCE DE DEUX PORTS OU DE DEUX COTES. *THE LINE OF DISTANCE BETWEEN TWO PLACES.*

*Distanze tra i membri o stamenali de' bastimenti.* MAILLES. *TIMBER AND ROOM OR ROOM AND SPACE.*

**DISTAPPARE**, V. *Disturare.*

**DISTIVARE**, v. a. DÉSARRIMER. *To ALTER OR SHIFT THE STOWAGE IN THE HOLD.* Disfare o mutare lo stivaggio del bastimento.

**DISTORCERE**, v. a. DÉCOMMETTRE. *To UNLAY.* Si dice delle corde, quando si toglie loro il torcimento per disfarle e ridurle a fili o a cordoni.

**DISTURARE**, v. a. *Distappare. Distappare, disturare i cannoni.* DÉTAPER LES CANONS. *To TAKE OFF THE TOMPIONS FROM THE GUNS.* È levare i turacci e tappi ai cannoni, quando si vogliono caricare o sparare.

*Disturare le cubie.* DÉTAPER LES ÉCUBIERS. *To* TAKE OFF THE HAUSE-PLUGS. E levare i turacci alle cubie per passarvi la gomona quando si vuol dar fondo.

DISVIRARE, v. n. *Stornare.* DÉVIRER. *To* RECOIL *(parlando dell' argano).* La gomona o il viradore o qualunque altro cavo disvira o si storna dall' argano quando questo cavo retrocede, in vece di avanzare, e l'argano gira per il verso contrario. Per impedire questo inconveniente si dispongono dietro all' argano gli scontri di legno chiamati *linguette* (ELINGUETTES). V. *Argano.*

DIVERGENZA (s. f.) *delle sartie. Quartiere delle sartie.* EPATEMENT. La divergenza delle sartie è l'angolo che esse fanno coll' albero, o le sartie di un bordo con quelle dell' altro. Quindi la distanza delle sartie dall' albero presa abbasso dà la misura di quest' angolo.

Le sartie di un albero sono più divergenti, quando fanno tra loro e coll' albero un angolo più aperto e sono tra di loro più lontane di quello che lo siano per l'ordinario. Quanto sono più divergenti, tanto più fortemente sostengono l' albero. Si ottiene questo vantaggio, dando minore rientrata alle opere morte, e aumentando la larghezza della nave; ma allora conviene situare le parasarchie un poco più indietro dell' albero, onde si possano bracciare liberamente le vele, e possano orientarsi egualmente bene al caso di stringere il vento.

DIVISIONE, s. f. DIVISION. *A* DIVISION or SQUADRON. È un certo numero di navi e fregate che forma una parte d' un' armata navale composta di tre squadre. Il numero delle navi di cui è composta una divisione dipende dal numero di quelle dell' armata. Per esempio, in un'armata navale di ventisette navi, ciascuno squadrone è di nove navi, e ciascuna divisione della squadra è di tre.

Chiamasi anche *divisione* una piccola squadra destinata ad una missione particolare.

*Capo della divisione* nella marina di Francia è un ufficiale di grado superiore a quello di capitano di nave, e subordinato a quello di contrammiraglio.

*Comandante di divisione.* COMANDANT DE DIVISION. *Comodore.* E l' ufficiale che comanda una divisione di squadra o d'armata navale, o una piccola squadra distaccata, che chiamasi talvolta divisione.

DOBLAGGIO. *Buon bordo.* DOUBLAGE. SHEATHING. V. *Fodera.*

DOCCIA, s. f. DALE. *Dale.* Ven. *Corna.* Canaletto scavato in un legno o composto di due tavole connesse ad angolo, per cui scorre l' acqua raccolta in un luogo ad un altro.

*Doccia della tromba.* DALE DES POMPES DES VAISSEAUX. *Pump-dales.* Sono docce disposte sul ponte della nave per ricevere l'acqua sollevata coll' azione della tromba, e per condurla agli ombrinali senza che si espanda sul ponte.

*Doccia di un brulotto o doccia a fuoco.* DALE A FEU. THE TROUGH OF CHANNEL IN WHICH THE TRAIN IS LAID IN A FIRE-SHIP. E un canaletto di legno, sul quale si stende la polvere per comunicare il fuoco al brulotto, al momento che si vuole incendiarlo.

*Doccia. Sgorbia. Scarpello a doccia.* Istromento di carpentiere. GOUGE. *A* GOOGE or HOLLOW CHISEL. È una specie di scarpello, che dal principio è alquanto largo, e va tuttavia ristringendo, torto a guisa di doccia coll' estremità de' lati tagliente (Fig. 118).

DOCK, s. m. BASSIN. *Dock.* Bacino o ridotto formato alle sponde d'un fiume o del mare, in cui le navi sono portate dall'alta marea, in que' luoghi ove l'acqua si alza molto per il flusso, e sono lasciate in secco o sovra un cantiere nel ritirarsi delle acque, col riflusso, in maniera che le maestranze possono lavorare all' asciutto a racconciarle e dar carena. V. *Forma*

DOGA, s. f. DOUVE. *Staff.* Una di quelle strisce di legno, dalle quali si compone il corpo d' una botte o di simili vasi di legno rotondi.

DOGRE, s. m. DOGRE. *A* DOGGER OR DOGGER-BOAT, *A* DUTCH FISHING VESSEL. Specie di bastimento de' mari d' Olanda e del mare Germanico, che serve per la pesca delle aringhe. I *dogre* portano due alberi, uno di maestra e uno di mezzana, e somigliano alle checchie (Fig. 148 *).

DOMANDA. A LA DEMANDE. *Filare a domanda della gomona.* FILER A LA DEMANDE DU CABLE OU DU CORDAGE. *To* EASE OFF OF AWAY ANY ROPE. Quando in una manovra o in una macchina qualunque ritenuta da una corda, si va mollando a poco a poco la corda a misura che si opera, tenendola però sempre tesa, ma senza che faccia molta resistenza.

DOMANDARE, v. a. e n. DEMANDER. Si dice che la nave *domanda della gomona* (LE VAISSEAU DEMANDE DU CABLE OU QUE LE CABLE DEMANDE. THE CABLE IS TOO TAUGHT, AND WANTS EASING OFF) quando è troppo tesa, e conviene filarne alquanto per allungarla.

**DOPPIARE**, v. a. *Raddoppiare*. DOUBLER. Termine d' evoluzione.

*Doppiare una nave nemica*. DOUBLER UN VAISSEAU ENNEMI. *TO DOUBLE OR DOUBLE UPON THE ENEMY'S SHIPS, IN A FIGHT*. Significa mettere una parte delle navi nemiche tra due forze, e cannoneggiarla da ambedue i lati. Questa manovra d' ordinario si eseguisce dall' armata più numerosa, la cui vanguardia o retroguardia, profittando del vantaggio che il vento ed altre circostanze possono dare, vira di bordo e circonda la vanguardia o retroguardia del nemico, che allora è nel caso di esser messo nel più gran disordine.

*Doppiare un capo. Montare un capo*. DOUBLER UN CAP. *TO DOUBLE OR TO SAIL BEYOND A CAPE OR TO WEATHER A CAPE*. Significa passare al di là da un capo navigando; e questo si dice particolarmente quando, essendo contrario il vento, non si è potuto che con pena passarlo, bordeggiando e facendo strada a orza raso.

**DOPPIO**, s. m. DOUBLE. DOUBLE D'UNE MANŒUVRE *OU* D'UN CORDAGE. *BIGHT OF A ROPE*. È la parte d' una corda che riviene parallela a sè stessa, dopo d'essere passata per una taglia o per un bozzello.

*Manovra doppia*. MANŒUVRE DOUBLE. *A TWO-FOLD OR DOUBLE*. È quella che passando per un bozzello, si ripiega parallelamente a sè stessa.

*Paranco doppio*. PALAN DOUBLE. *A TWO-FOLD TACKLE*.

*Bozzello doppio di paranco*. POULIE DOUBLE DE PALAN. *A LONG TACKLE BLOCK*. V. *Bozzello*.

*Doppio controstraglio*. SECOND FAUX ÉTAI. *A SECOND PREVENTER-STAY*.

**DORMIENTE**, s. f. BAUQUIÈRE. *CLAMPS IN SHIP BUILDING OF INNER PLANKS, ON WHICH THE BEAMS REST UPON THE SHIP'S SIDES*. La dormiente è una grossa piana che segue il contorno interiore de' membri della nave, e si applica a tutti e due i bordi della nave, per sostenere le estremità dei bagli di ciascun ponte · così ancora per sostenere i i bagli del cassero, cassaretto e castello di prua, le testate dei quali sono tagliate a coda di rondine, e incassate in simili incastri nelle respettive dormienti.

*Dormiente del primo ponte* BAUQUIÈRE DU PREMIER PONT. *MAIN-DECK CLAMP*. Per l'ordinario questa piana ha in altezza la dimensione della larghezza orizzontale della chiglia, e in grossezza un quarto meno della grossezza delle coste. I pezzi che la compongono sono uniti insieme con una palellatura lunga il triplo dell'altezza del pezzo. La dormiente è situata presso al livello della linea del forte nell' incavo, meno la grossezza o altezza verticale del baglio, diminuita dell' incassatura del baglio nella dormiente, che per l'ordinario è la metà della detta altezza verticale. La dormiente segue col suo andamento la tontura del ponte, avanti e indietro; termina all' indietro nell' aletta, sotto la barra del primo ponte, e davanti al mezzo della aunta di prua. Questo pezzo è rinforzato per di sotto da un grosso majere chiamato *controdormiente* ( SERRE BAUQUIÈRE ), e questo da altre asse nominate *seconde* e *terze controdormienti* ( SECONDE ET TROISIÈME SERRE-BAUQUIÈRE ), la grossezza delle quali si diminuisce di un pollice a misura che si discostano dalla dormiente. Le controdormienti sono una parte delle *serrette* o *verringole*.

*La dormiente del secondo ponte* ( LA BAUQUIÈRE DU SECOND PONT. *UPPER-DECK CLAMP* ) segue lo stesso contorno di quella del primo ponte, all' altezza che si richiede per l'intervallo tra i ponti: essa continua dai piè dritti delle alette sino alla ruota di prua. Il di lei margine inferiore dee toccare la soglia superiore de' portelli della prima batteria.

*La dormiente de' castelli*. LA BAUQUIÈRE DES GAILLARDS. *CLAMPS OF THE QUARTER-DECK AND FORE-CASTLE*. Segue anch' essa il contorno, all' altezza conveniente all' intervallo tra i ponti. Continua dagli scarmi di poppa sino all'ultima costa di prua. Nell' intervallo che resta tra i castelli di poppa e di prua, questa dormiente serve a sostenere le late dei passavanti.

*La dormiente del cassaretto*. LA BAUQUIÈRE DE LA DUNETTE. *CLAMP OF THE POOP*. Segue anch' essa il fianco della nave all' altezza conveniente per istabilirvi i baglietti e le late del cassereito; ma essa non continua se non che per il solo spazio che occupa il casseretto.

*Dormiente d' una corda*. DORMANTE D'UN CORDAGE. *THE STANDING PART OF A TACKLE, BRACE OR OTHER RUNNING ROPE*. Si chiama dormiente la parte d'una corda o di una manovra corrente che è fermata stabilmente a un sito della nave, a un albero, a un pennone, a uno straglio ecc., mentre l'altra sua estremità si ala o si lasca secondo l'occasione. La dormiente serve di punto d'appoggio o di resistenza a ciascuna manovra, onde si dice *la dormiente de' bracci*, *la dormiente delle mantiglie* ecc.

*Far dormiente* ( Faire dormante ) in un tal sito, significa che l'estremità di una fune è fissa e stabilmente annessa a quel sito.

DRAGANTE, s. m. Ven. *Trigante. Croce.* Lisse de hourdy. *The wing-transom.* E il nome di un pezzo principale nella costruzione di una nave. Questo pezzo fa croce con la ruota di poppa, verso l'alto della quale è stabilito e incastrato orizzontalmente il dragante, per formare uno de' primi pezzi dell' arcaccia. Egli serve di soglia ai portelli di ritirata di santa Barbara. Quindi si determina l'altezza alla quale il dragante debb' essere situato sulla ruota di poppa, sommando l'incavo della nave, l' alunamento del primo ponte all'indietro, la grossezza de'bagli dello stesso, la loro arcatura, la grossezza delle asse di questo ponte, e l'altezza de'portelli della prima batteria.

Il dragante ha una riquadratura eguale a un dipresso a quella della chiglia: è lungo due terzi, presso a poco, della maggiore larghezza della nave. Si dice presso a poco, perchè vi è della varietà d'alcuni pollici e anche di piedi, secondo la fantasia del costruttore e la specie del bastimento.

Alla facciata inferiore del dragante, si fa una scanalatura o battura simile a quella della chiglia, e delle ruote di poppa e di prora, per introdurvi le testate de'majeri di bordatura che chiudono la parte posteriore della nave, sopra lo stellato o taglio de'fondi. Il dragante così lavorato è congiunto al suo punto di mezzo con la ruota di poppa, mediante un incastro fatto per metà nel dragante stesso, e per l'altra metà nella ruota di poppa, sicchè le scanalature di amendue questi pezzi s' incontrano ad angoli retti. Egli è connesso alla ruota con due perni di ferro introdotti dal di fuori della ruota, e fermati con copiglia sopra viera al di dentro. Questo pezzo ha due curvature, una verticale e l' altra orizzontale, avendo la stessa arcatura de'bagli de'ponti, ed inoltre portando i suoi due rami in rotondo verso il davanti, per tanti pollici quanti sono i piedi della quarta parte della sua lunghezza: lo che si fa per dare alla parte posteriore della nave la figura convessa all'infuori. Queste due estremità, a babordo e a tribordo, si legano e s'inchiodano con le alette e contro alette. Si può considerare il dragante come una delle barre dell' arcaccia.

DRAGLIA, s. f. Draille. *A stay-sail's stay.* La draglia è una corda fermata alle sue estremità e tesa, sulla quale si fa scorrere un oggetto che vi è appeso con varj anelli come una cortina alla verga di ferro che la sostiene.

Le draglie delle vele di straglio e dei flocchi sono corde le quali si tendono dall'alto al basso degli stragli, lungo le quali si fa ascendere o discendere la vela che è appesa alla stessa corda con molti anelli annessi all'orlo della medesima vela, e le serve come di pennone. Non tutte le vele di straglio nè i flocchi hanno bisogno di draglie, poichè molte di tali vele hanno degli stragli o controstragli che prestano tale ufficio.

*Le draglie delle tende* ( Les drailles des tentes ) sono corde orizzontali che servono a sostenere le tende dei castelli e del casseretto, passando per gli anelli cuciti agli orli delle stesse tende.

*Draglia del paranco di straglio.* Draille ou cartaheu du palan d'étai. *Giat-line of the stay-tackles.* Tirante o vetta del paranco di straglio.

DRAJA, s. f. Drague. *Drag.* Rete unita ad un rastello di ferro, che ha un lungo manico, e serve a radere il fondo del mare, per pescarvi delle conchiglie o altre cose che vogliansi tirare dal fondo del mare: tutto ciò che si distacca entra nella borsa formata dalla rete ( Fig. 173 ). Ven. *Rossega.*

*Draja* ( Drague ) è anche una corda con cui si cerca un'ancora perduta in fondo del mare. Ven. *Scandaglio che fa tratta.*

DRIZZA, s. f. *Dirizza.* Drisse. *Haliard* or *gear.*

*Drizze de' pennoni bassi.* Les drisses des basses vergues. *Gears.*

*Drizze delle gabbie* ( Les drisses des huniers) e tutte le altre drizze *Haliards.*

Le drizze in generale sono corde che servono ad issare o ad elevare al suo luogo una vela o un pennone. Esse agiscono sul mezzo del pennone per le vele che sono a questi inferite: per le vele di straglio e per i flocchi sono allacciate all'angolo loro superiore.

E facile intendere che la medesima drizza la quale serve per elevare una vela all' altezza conveniente, debb'essere lascata per abbassarla o ammainarla, e che allora il peso del pennone e della vela la fa discendere da sè stessa, a misura che si fila la drizza.

Le bandiere e le fiamme hanno anch'esse le loro drizze che servono ad issarle o abbassarle.

La driaza di una vela quadra non è sempre la corda incocciata nel pennone, o che agisce immediatamente in esso; la prima corda che è legata al pennone si chiama *amante* o *manto* (ITAGUE), e la driasa è allora propriamente un'altra corda più sottile o il tirante di un paranco, sul quale si ala dal ponte per issare il pennone. Questo si spiegherà meglio nella descrizione di ciascuna driaza d'una nave.

1.° La vela di maestra ha due drizze (LES DEUX DRISSES DE LA GRANDE VOILE. *THE MAIN-GEARS*) esattamente simili verso il mezzo del pennone, ad ambedue i lati dell'albero a a (Fig. 53), e sono attrazzate in questo modo. S'incappella sulla testa di moro (che è traforata ed ha una scanalatura per quest'oggetto a ciascun lato) una grossa corda o stroppo il quale viene a penzolare sotto la gabbia all'altezza delle mastiette dell'albero: si stroppa all'estremità di questo penzolo una taglia a tre raggi; uno de' capi della drizza è fermo sullo stroppo di questa taglia; indi passa successivamente ne'tre raggi della taglia e in quelli di un'altra taglia simile, la quale è stroppata verso il mezzo del pennone: il rimanente di questo cavo o il suo tirante passa lungo l'albero di maestra sino al secondo ponte, dove passa per un bozzello di ritorno o in una delle ruote della potenza delle driaze, quando ve ne sia. Si manovra coll'argano.

2.° *Le due drizze di trinchetto* (LES DEUX DRISSES DE MISAINE. *THE FORE-GEARS*) sono attrazzate esattamente nello stesso modo di quelle della vela di maestra; il loro tirante passa per un buco aperto nella bordatura del castello di prua, verso il piede dell'albero di trinchetto, per andare ad incontrare sul secondo ponte la potenza delle driaze di trinchetto, nella quale passa ed alla quala si allaccia.

3.° *Le drizze della gabbia di maestra* (LES DRISSES DU GRAND HUNIER. *THE MAIN-TOP HALIARDS*) sono unite all'amante, e si attrazzano (Fig. 53) nel modo seguente.

La corda *b b*, chiamata *amante* (ITAGUE), passa per un bozzello che è sul mezzo del pennone, indi per due bozzelli che sono sotto le barre di pappafico; di là ciascuna estremità di questo amante discende a babordo e a tribordo all'altezza dalla gabbia, e ad ognuna di queste estremità è stroppato un bozzello doppio a paranco. Si allaccia uno de' capi di ciascuna drizza *c c*, *c c*, allo stroppo di questo bozzello doppio, da dove esso passa successivamente pei raggi del medesimo, ed in quelli di un altro simile che è fermato per mezzo di un gancio di ferro a un occhio fisso all'indietro delle grandi parasarchie. Tirando una di queste drizze o tutte due insieme, si avvicinano i bozzelli doppj uno all'altro, si abbassa l'estremità dell'amante, e per conseguenza si solleva il pennone lungo l'albero. Quando egli è all'altezza conveniente, si allaccia l'estremità della drizza a un tacchetto vicino, al di dentro del bordo.

4.° *Le drizze della gabbia di trinchetto* (LES DRISSES DU PETIT HUNIER. *THE FORE-TOP HALIARDS*) sono disposte nello stesso modo che quelle della gran gabbia.

5.° *Le drizze di contromezzana* (LES DRISSES DU PERROQUET DE FOUGUE. *THE MIZEN-TOP HALIARDS*) sono simili in tutto a quelle delle due gabbie.

6.° *La drizza del pappafico di maestra*. DRISSE DU GRAND PERROQUET. *THE MAIN-TOP-GALLANT HALIARD* (Fig. 53). Il suo amante *kk* è guernito ad una delle sue estremità di un uncino di ferro che serve ad afferrare una radancia fermata al mezzo del pennone; passa per una rotella collocata nella testata dell'albero di pappafico, o all'altra sua estremità che penzola dietro l'albero, si stroppa un altro bozzello semplice, destinato al passaggio della drizza. Questa drizza *e e* è ferma sopra una delle grandi barre di gabbia, da dove essa rimonta nella rotella del bozzello che è all'estremità dell'amante; discende di nuovo verso la gabbia, che attraversa per un buco, e viene a passare per un bozzello sul cassero dietro all'albero di maestra; e la sua estremità si allaccia ad un tacchetto vicino.

7.° *La drizza del pappafico di trinchetto*. LA DRISSE DU PETIT PERROQUET. *THE FORE-TOP-GALLANT HALIARD*. Simile a quella del gran pappafico.

8.° Lo stesso è della *drizza di belvedere* (DE LA DRISSE DE LA PERUCHE D'ARTIMON. *THE MIZEN-TOP-GALLANT HALIARD*).

9.° *La drizza del contrappapafica di maestra*. LA DRISSE DU GRAND PERROQUET VOLANT. *THE MAIN-TOP-GALLANT ROYAL-SAIL HALIARD*. È una semplice corda, la quala passa per una radancia posta sull'alto dell'albero: uno de' suoi capi si afferra per mezzo d'un gancio a una radancia che è nel mezzo del pennone: l'altro capo discende lungo l'albero di maestra all'indietro, e si allaccia ad un tacchetto che è sul cassero a lato di quello del gran pappafico.

10.° *La drizza del piccolo contrappapafico* ( La drisse du petit perroquet volant. *The fore-top-gallant royal-sail haliard* ) si dispone in un modo assolutamente simile a quello della drizza del contrappapafico di maestra.

11.° *La drizza di mezzana.* La drisse d'artimon. *The mizen-throat haliard.* Essa è fermata sul pennone di mezzana nel luogo dove tocca l'albero; di là essa passa successivamente in tutti i raggi di due taglie, una delle quali è incappellata con uno stroppo alla testata dell'albero di mezzana, e penzola sotto la gabbia; l'altra è incocciata al pennone di mezzana. La più alta di dette taglie avendo tre raggi, ne ha uno di più della bassa, sicchè la drizza essendo passata in tutti questi raggi, discende a tribordo, dirimpetto alla sartia di mezzo dell'albero di mezzana, passa per un bozzello semplice, che è fermato al bordo della nave, e si allaccia a un tacchetto contro il bordo.

12.° La civada non ha drizza, e il suo pennone è sostenuto dal suo mezzo con una manovra stabile chiamata *paranco del pennone di civada*; *Brognero* ( Palan de bout. *The sprit-sail-haliard*), che ne fa le veci.

13.° La manovra che fa l'ufficio di drizza della controcivada, è composta di un paranco come la precedente, ma il suo tirante non è fisso: ha un bozzello semplice fermato sul pennone, e una taglia doppia a paranco in alto e sotto al bastone di flocco: la corda che serve di drizza è fermata sullo stroppo del bozzello semplice che è alla metà del pennone, passa ne' due raggi della taglia doppia e in quello della semplice, e va ad un bozzello incocciato nello stroppo del falso collare di straglin di trinchetto, indi in uno de' buchi della rastrelliera, e va ad allacciarsi al parapetto di prua.

*Le drizze delle vele di straglio e de' flocchi* (Les drisses des voiles d'étai et de focs) sono corde semplici allacciate all'alto, cioè all'angolo superiore della vela.

14.° *La drizza della vela di straglio di maestra* (La drisse de la grande voile d'étai. *The main-stay-sail haliard*) passa per un bozzello fermato a tribordo in alto del gancio *della gassa* dello straglio, discende tra le due drizze del pennone di maestra, e si allaccia a tribordo al parapetto del cassero.

15.° *La drizza della vela di straglio di gabbia* (La drisse de la voile d'étai de hune. *The main-top-stay-sail haliard* ) passa per un bozzello posto sopra l'incappellatura dell'albero di gabbia di maestra a babordo; discenda lungo quest'albero all'indietro, attraversa la gabbia per un buco, e passa poi in un bozzello che è sul cassero al piede dell'albero di maestra: si allaccia ad un tacchetto inchiodato alla bordatura del cassero, appresso ai bittoni.

16.° *La drizza della controvela di straglio di gabbia* (La drisse de la contre-voile d'étai de hunier. *The haliard of the upper-main-top-stay sail* ) va ad un bozzello posto a babordo dell'albero di gabbia di maestra, discende lungo e dietro quest'albero come la precedente, passa per un bozzello fermato ad un occhio di ferro sul cassero, e si allaccia ad un tacchetto sullo stesso cassero.

17.° *La drizza della vela di straglio del pappafico di maestra* ( La drisse de la voile d'étai du grand perroquet. *The main-top-gallant haliard*) passa per un bozzello posto sopra l'incappellatura dell'albero di pappafico di maestra; discende lungo quest'albero e l'albero di gabbia, attraversa la gabbia per un buco, e va ad allacciarsi al parapetto del cassero.

18.° *La drizza della vela di straglio di mezzana* ( La drisse de la voile d'étai d'artimon. *The mizen-stay-sail haliard*) passa per un bozzello fermato all'incappellatura dell'albero di mezzana, sotto la gabbia; discende lungo quest'albero, e si allaccia ad un tacchetto inchiodato sul casseretto all'indietro dello stesso albero.

19.° *La drizza della vela di straglio di contromezzana* (La drisse de la voile d'étai du perroquet de fougue. *The mizen-top-stay-sail haliard* ) passa per un bozzello legato all'incappellatura dell'albero di contromezzana; discende lungo e dietro quest'albero, attraversa il buco del gatto della gabbia di mezzana, e viene ad allacciarsi ad un tacchetto inchiodato sul casseretto dietro all'albero di mezzana.

20.° *La drizza del gran flocco* ( La drisse du grand foc. *The jib-haliard* ) passa per un bozzello incocciato sopra l'incappellatura del piccolo albero di gabbia a tribordo; discende lungo questo albero, attraversa il buco del gatto della gabbia di trinchetto, viene lungo e dietro l'albero di trinchetto, e passa poi per un bozzello fermato sul castello di prua, a lato del piede di quest'albero: si allaccia ad un tacchetto vicino, inchiodato su i majeri di detto castello.

21.° *La drizza del piccolo flocco* ( La drisse du petit foc. *The fore-top-stay-sail haliard*)

passa per un bozzello incocciato sull'incappellatura del parrocchetto a tribordo; di là discende luogo e dietro quest'albero, attraversa il buco del gatto della gabbia di trinchetto, e va ad un bozzello sul castello di pruà, dove si allaccia a un tacchetto posto a lato di quello del gran flocco.

22.° *La drizza del contraflocco o secondo flocco* (LA DRISSE DU CONTRE-FOC ou DU SECOND FOC. *THE MIDDLE-JIB HALIARD*) il quale è tra il grande e il piccolo flocco, si attrazza e passa a lato di questi due e tra di essi, e si allaccia similmente sul castello di prua.

23.° *La drizza della trinchettina* (LA DRISSE DE LA TRINQUETTE ou TOURMENTIN. *THE FORE-STAY-SAIL HALIARD*) passa in un bozzello che è incocciato sull'estremità della gassa di straglio di trinchetto, discende tra le due drizze di trinchetto, passa luogo questo albero, in un bozzello fermato al castello di prua, a tribordo dello stesso albero, e si allaccia ad un tacchetto vicino, inchiodato sul tavolato del castello di prua.

24.° *Le drizze de' coltellacci bassi* (LES DRISSES DES BONNETTES BASSES. *THE LOWER STUDDING-SAIL HALIARDS*) sono allacciate alla bugna alta esteriore del coltellaccio; passano per un bozzello posto all'estremità del buttafuori, poi per un altro posto all'estremità del pennone, indi per un bozzello che è sotto il pennone al di dentro, dirimpetto alla sartia anteriore dell'albero cui appartiene il coltellaccio.

25.° *Le drizze de' coltellacci delle gabbie.* LES DRISSES DES BONNETTES DES HUNIERS. *THE TOP-SAIL-STUDDING-SAIL HALIARDS.* È una semplice corda allacciata ad una radancia posta sul mezzo del pennone o bastone del coltellaccio; essa passa in seguito per un bozzello posto all'estremità del pennone di gabbia, poi per un altro bozzello posto sotto il pennone e vicino alla trozza, discende per il buco del gatto di gabbia, e si allaccia ad un tacchetto sul castello al piede dell'albero.

26.° *La drizza del batticulo* (LA DRISSE DE PAILLE EN CUL. *THE RING-SAIL HALIARD*) è allacciata ad una radancia incocciata al mezzo del bastone o piccolo pennone cui è inferita questa vela: passa poi per un bozzello semplice incocciato sull'alto del pennone di mezzana, chiamato il corno di mezzana, discende lungo questo pennone, passa per un bozzello sotto lo stesso pennone, a lato della sua trozza al di dentro, e viene ad allacciarsi al parapetto del casseretto.

Le drizze delle bandiere, fiamme ed altre marche di comando o di segnali sono corde bianche che si fanno passare o per rotelle poste ne' pomi delle bandiere alle cime degli alberi, o nell'alto de' bastoni di bandiera, o per un piccolo bozzello incocciato nel sito dove si vuol issare la bandiera o fiamma; i due capi della corda che si tiene abbastanza lunga, discendono sino al ponte, castello o casseretto, da dove si deve manovrare la bandiera, e si allacciano al luogo più conveniente.

Quando si vuol far uso della drizza per issare una bandiera o fiamma, si attacca l'una o l'altra ad uno de' rami della drizza, e filandone secondo il bisogno l'uno e alando sull'altro che corrisponde alla rotella posta sulla cima dell'albero, si fa ascendere la bandiera ecc. sino a tanto che giunga al suo posto, dove essendo arrivata, si allacciano i due rami della drizza al loro tacchetto (Fig. 53 *ff*).

*Drizza di bandiera.* DRISSE DE PAVILLON. *THE ENSIGN-HALIARD.*

*Drizza di fiamma.* DRISSE DE FLAMME. *THE HALIARD OF A PENDENT.*

*Drizza del pic di un brigantino o del pennone a corna.* DRISSE DU PIC D'UN BRIGANTIN OU D'UNE VERGUE A CORNE. *THROAT-HALIARD.*

DRIZZARE, v. a. DRESSER. *TO RIGHT.*

*Drizzare la manovella del timone.* DRESSER LA BARRE. *TO RIGHT THE HELM.* E ricondurla verso il mezzo della larghezza della nave.

DUGLIA, s. f. Ven. *Duppia.* PLI DE CABLE. *FAKE OF A CABLE* OR *ROPE COILED UP.* Si chiama così ciascun giro d'una gomona o altro cavo raccolto in tondo, perchè occupi minore spazio.

DUNE, s. f. pl. *Albajoni.* DUNES. *DOWNS* or *SANDY HEIGHTS ON THE SEA WAST.* Si dà questo nome ai monticelli aridi di sabbia che costeggiano il mare ne' paesi di grande marea. Pare che l'azione del flusso e del riflusso in un lungo corso di secoli produca questi cumuli o banchi di sabbia.

DUPPIA. V. *Duglia.*

## E

ELCE, s. m. *Leccio.* CHENE-VERT ou YEUSE. *LIVE-OAK* or *HOLM-OAK.* V. *Legname.*

S. ELMO. FEU SAINT ELME. *SAINT-ELMS FIRE* V. *Fuoco.*

EMBARGO, s. m. Voce spagn. EMBARGO. *EMBARGO. Fermo, arresto, sequestro* di bastimenti per decreto del principe.

*Mettere l' embargo.* METTRE EMBARGO ou METTRE UN EMBARGO. *To lay an embargo.* È un ordine emanato dal sovrano che divieta l' uscita de' bastimenti dal porto, ad oggetto di servirsene in caso di bisogno, per ritenere al suo servizio i marinaj, o per qualunque altra cagione.

EMPIFONDO, s. m. *Acqua alta.* MALINE. GRANDE MARÉE. *Spring-tide.* Alsamento o gonfiamento straordinario dell'acqua del mare, che suol precedere allo spirare dei venti che fanno traversia ad un porto.

ENTRARE (v. a.) *in un porto.* ENTRER DANS UN PORT. *To sail into a harbour or river.*

*Entrare direttamente. Imboccare un porto.* DONNER DEDANS. *To run right in for a port or road.* Quando si è presso un porto o una rada o un passo stretto, far rotta per entrarvi ed infilarne l' imboccatura.

ENTRATA, s. f. *Ingresso.* ENTRÉE. *Entrata di un porto.* ENTRÉE D'UN PORT. *Entrance or opening of a harbour.* È il passaggio per cui si arriva in un porto venendo dal mare.

*Avere l' entrata libero*, più propriamente *avere la pratica.* AVOIR L'ENTRÉE. *To have pratique.* È termine di sanità, e significa nei luoghi e paesi dove si teme il contagio purtato da paesi infetti o sospetti, avere la permissione di sbarcare e comunicare con gli abitanti. I bastimenti che vengono da luoghi sospetti e che hanno *la fede sporca* (LA PATENTE BRUTE), non ottengono la pratica se non dopo fatta una *quarantena* o *contumacia*, più o meno lunga.

EQUIPAGGIARE, v. a. ÉQUIPER. *To fit out. To man. To arm.* Equipaggiare dicesi più propriamente de' vascelli mercantili o d' una spedizione pacifica di navi. *Armare* si dice delle navi da guerra e de' corsali, disposte al combattimento.

EQUIPAGGIO, s. m. ÉQUIPAGE. *The crew of a ship of war.* Con questo nome si comprendono tutti gli uomini che sono imbarcati per il servizio della nave, officiali marini, cannonieri, marinaj, soldati, mozzi, operaj ecc. Si accostuma però di distinguere gli ufficiali che formano ciò che si chiama *lo stato maggiore.* L' equipaggio d' una nave è più forte quando è armata in guerra, di quello che se è armata in pace. Per l' armo di guerra si suol computare dieci uomini per cannone, e piuttosto più che meno.

Gli equipaggi delle navi da guerra o mercantili degl' Inglesi e degli Olandesi sono minori de' Francesi. Ne risulta economia, pulizia, salubrità, ed anche per lo più miglior servizio, schivando d' avere degli individui inutili e della confusione. Il numero supplisce male alla qualità.

Il numero maggiore degli uomini è non pertanto utile ne' casi ne' quali si voglia andare all' abbordaggio e levare degli uomini al nemico, o quando essendo armati in corso si facciano delle prese da ammarinare.

*Una tal nave ha novecento uomini d' equipaggio.* UN TEL VAISSEAU A NEUF CENTS HOMMES D'ÉQUIPAGE. *Such a ship's crew consists of nine hundred men etc.*

*Equipaggio d' un armatore.* ÉQUIPAGE D'UN CORSAIRE. *Crew of a privateer.*

ERRORE (s. m.) *della stima.* ERREUR DE L'ESTIME. *Error of the dead reckoning.* È quello che si commette nella stima o calcolo combinato della direzione delle rotte, e della velocità del cammino, senza confrontarlo con le osservazioni dell' altezza meridiana, e che si corregge poi con queste osservazioni, ciò che fa la differenza da *cammino stimato*, a *cammino corretto.*

ESAMINARE, v. a. *Percorrere i commenti della nave.* PARCOURIR LES COUTURES. *To survey or examine the seams of the planks.* Osservare i commenti per riconoscere se siano bene ristoppati e calafatati, onde prevenire le falle.

ESERCIZIO, s. m. EXERCICE. *Exercise.* In generale è una scuola ed una frequente ripetizione di tutte le operazioni e di tutti i movimenti che possono farsi sopra una nave, per la manovra ne' combattimenti ecc.

È utile esercitare gli equipaggi, affinchè ognuno d' essi conosca perfettamente tutte le corde ed i loro usi, ed affinchè si avvessino ad eseguire le manovre con destrità e con prontezza. Si fa virare di bordo col vento in prua e col vento in poppa, si fanno issare ed ammainare le differenti vele; s' imbrogliano, si cazzano: si fanno prendere i terzeruoli alle gabbie; si fanno sciorre i medesimi; si fa passare e ripassare un albero di gabbia, come anche si fanno passare e ripassare prontamente alcune manovre essenziali: si finge di dover rimettere le vele che possono essere state tagliate o malconce in un combattimento, o stracciate dalla forza del vento; si fa lo stesso rispetto alle manovre correnti o ferme e dormienti: si fingono degli ancoramenti e degli allestimenti ecc. Si fanno esercitare i cannonieri ed i loro ajutanti e serventi all' artiglieria; s' istruiscono egualmente i soldati ed i marinaj a lanciare destramente

delle granate, a saltare all' abbordaggio, a sostenerlo e continuarlo, a maneggiare l' arma bianca e la moschetteria; in una parola, si accostumano ad eseguire con prontezza e senza confusione tutti gli ordini che possono essere loro dati, ed a conoscere ciascheduno il suo posto, secondo il ruolo di battaglia ecc.

Facilmente s' intende che un equipaggio istrutto e frequentemente esercitato, ha dei vantaggi incalcolabili sopra quello che non lo sia.

ESSERE, v. r. Etre. *To be.*

*Essere investito.* Etre échoué. *To be stranded or a ground.*

*Essere discosto.* Etre éloigné. *To be distant.*

*Essere separato dagli altri bastimenti.* Etre efflotè ou écartè des autres vaisseaux. *To be separated at sea from other vessels.*

*Essere trasportato dalle correnti.* Etre emporté par les courans. *To be carried away by currents.*

*Essere pratico d' un luogo.* Etre pratique d'un lieu. *To be a good pilot for a certain place. To be acquainted with the bearings, and sounding, and settings of the tides of any particular shoar.* Conoscere tutte le circostanse e relativamente all'entrata nei porti e relativamente ai fondi, alle maree, alle correnti di un luogo al quale si approda.

*Essere serrato alla costa.* Etre affalé. Etre chargé en coté. *To be embayed* V. *Affollato.*

*Essere avanzato più del punto.* Etre en avant de son point ou de son estime. Se faire de l'arrière. Trovarsi di fatto più avanti del punto che risulta dalla stima del viaggio.

*Essere trattenuto in un porto pel cattivo tempo.* Etre retenu dans un port par les vents contraires ou par le mauvais temps. *To be wind or weather-bound.*

*Essere mangiato dallè onde.* Etre mangé par la lame. *It is said when the ship rides hard, and the sea breaks a board. A ship is buried in the sea.* Quando il mare è sommamente agitato, e il bastimento è piccolo, esso resta coperto per intervalli agli occhi degli spettatori che sono in qualche altro bastimento a certa distanza, in tutta quella parte di bordo che sta sopra acqua.

*Essere appoppato.* Canoué de l'arrière. *To be by the stern.* Quando la poppa è immersa sopra la linea che le è assegnata per la differenza del suo pescare.

EST, s. m. *Oriente. Levante.* Est. *East.* Punto dell'orizzonte da cui si leva il sole: uno dei quattro punti cardinali del mondo o della bussola. Il punto alla destra dello spettatore rivolto al Nord è distante da questo per un quarto di cerchio. V. *Rosa dei venti.*

ETESIE, s. f. pl. *Vento etesio.* Diconsi i venti che spirano in determinati tempi dell' anno. Si distinguono dai *monsoni*, i quali sono propriamente quelli che spirano sotto la zona torrida e tra i tropici. Gli etesj sono proprj d' ogni paese.

EVOLUZIONE, s. f. Evolution. *Movement or evolution.* Parlando d' un bastimento solo, s' intende il movimento ch'egli fa nel virare di bordo, quando cambia le sue mure, la sua manovra, la sua rotta.

*Evoluzioni navali.* Les évolutions navales. *Naval tactics.* Sono la scienza della tattica navale, la cognizione del modo di eseguire diversi ordini di marcia o di battaglia, e delle posisioni che possono prendere le navi in corpo d' armata navale o di squadra, manovrando tutte insieme o successivamente, per giungere alla combinazione ordinata dal comandante. In ciascuna evoluzione che fa un' armata navale, essa muta di posisione relativamente al nemico, secondo il vento che spira, e sovente la situazione rispettiva delle sue divisioni si muta. Dalla perfetta intelligensa di questa parte e dal pronto eseguimento, per profittare dei vantaggi che possono offerire le differenti combinazioni, risulta il guadagnare le battaglie ed il buon successo degl' impegni di guerra marittimi.

La nave comandante indica l' evoluzioni con de' segnali, che nello stesso istante fa ripetere da una nave almeno di ciascuna divisione e da alcune fregate che, essendo fuori della linea di battaglia, sono meglio vedute da tutte quelle dell' armata.

*Fare dell'evoluzioni.* S'evolver. Faire des évolutions. *To work a ship or to perform an evolution.*

*Nave che fa bene le sue evoluzioni.* Vaisseau qui s'évolve bien.

## F

FA BISOGNO, (Ven.) s. m. V. *Lista. Stato. Piano.*

FABBRICARE, v. a. *Costruire una nave.* Batir un vaisseau. *To build a ship.* V. *Costruzione.*

FABBRO (s. m.) *da ancore*. FORGERON D'ANCRES. *AN ANCHOR-SMITH*.

FAGGIO, s. m. HETRE. *BEECH*. Sorta d'albero. V. *Legname*.

FAGOTTI (s. m. pl.) *di stipa*. BOIS DE CHAUFFAGE. *BREAMING FUEL, FURZE OR FAGOOTS*. Servono per affiammare o bruscare il fondo del bastimento, quando si dà a carena per impeciarlo e spalmarlo.

FALCHE, s. f. pl. FALQUES *et* FARGUES corrottamente. *WASE-BOARDS*. Tavole sottili che si mettono a incassatura (Ven. *a gargame*) sul bordo do' battelli, delle filuche e d'altri piccoli bastimenti a remi nel Mediterraneo, per rialzare il bordo e chiudere lo aperture destinate al passaggio de' remi, onde impedire che l'acqua non entri nel bastimento quando è alla vela, ed i remi sono ritirati in barca (Fig. 197 *c c c*).

Chiamansi ancora *falche de'portelli* (FALQUES *ou* FARGUES DE SABORDS) per analogia i travicelli co' quali si uniscono lo soglie dei portelli delle batterie basse delle navi, per impedire che l'acqua non passi dalle commessure de' mantelletti nello spazio tra i ponti. Vi è un piccolo canale foderato di piombo nel mezzo della soglia, per agevolare lo scolo di queste acque nel mare.

FALLA, s. f. VOIE D'EAU. *A LEAK*. Fenditura, buco, apertura accidentale che si fa nella bordatura del bastimento, sotto o a livello della linea d'acqua, per cui essa si può introdurre nell'interno dello stesso.

Le vie d'acqua fatte dai colpi delle palle nemiche s'otturano con i *tappi* o *rombi*.

*Ristoppare una falla*. BOUCHER UNE VOIE D'EAU. *To STOP A LEAK*.

*Scoprire una falla*. DÉCOUVRIR UNE VOIE D'EAU. *To FIND OUT A LEAK*.

*Fare una falla*. FAIRE UNE VOIE D'EAU. *To SPRING A LEAK*.

*Si è scoperta una falla*. IL S'EST DÉCLARÉ UNE VOIE D'EAU. *WE SPRUNG A LEAK*.

*Stagnare una falla* (ETANCHER UNE VOIE D'EAU. *To FREE A SHIP OF THE WATER CAUSED BY A LEAK*) si dice o per significare che l'azione delle trombe basta per far uscire dal fondo del bastimento l'acqua che la falla lascia entrare, o per indicare che con altri provvedimenti si è impedito l'ingresso dell'acqua nel bastimento.

*Accecare una falla*. AVEUGLER UNE VOIE D'EAU. *FOTHERING OR ANY SUCH TEMPORARY MANNER OF STOPPING A LEAK*. Significa il ristoppare prontamente, ma imperfettamente una via d'acqua. V. *Accecare*.

Le falle succedono o pei commenti o intervalli tra le tavole del fasciame, o alle testate delle bordature, o alle scanalature delle ruote di prua e di poppa ecc., i quali sieno stati male calfatati, o perchè lo furono da troppo lungo tempo; o pure per la mancanza di chiodi o perni, i quali o siano stati svelti o consumati dalla ruggine, o per difetti e fenditure del legname, o pei buchi che vi fanno le bisce di mare, o finalmente per le palle nemiche ne' combattimenti.

Si prevengono in gran parte gl'inconvenienti delle vie d'acqua, soprattutto quelli che sono prodotti dal rodimento delle bisce, col contrabbordare le navi, e più sicuramente con la fodera di rame.

FALCONE, (Ven.) s. m. Lungo pezzo di legno che si dispone ad un luogo stabile inclinato all'insù per sostenere un argagno. Diccsi anche *vette*.

FALEGNAME. V. *Carpentiere*.

FALSO, add. FAUX. *FALSE*. Questo addiettivo, oltre il senso che ha nel linguaggio ordinario, serve sovente nel linguaggio della marina per indicare un oggetto di supplimento o di precauzione.

*Falso baglio o baglio di falso ponte*. FAUX BAU *ou* BAU DU FAUX PONT. *ORLOP-BEAM*. Si nominano così i bagli che sostengono il falso ponte o ponte di mezza stiva. V. *Ponte*.

*False mantiglie*. FAUSSES BALANCINES. *PREVENTER-LIFTS*. Manovre di precauzione da sostituire alle mantiglie.

*Falsi bracci*. FAUX BRAS. *PREVENTER-BRACES*. Sono manovre che prestano l'ufficio de' bracci qualora questi per qualche combinazione mancassero. V. *Bracci*.

*Falso fianco o fianco debole*. FAUX COTÉ. *A LOP-SIDED SHIP*. Fianco che regge meno dell'altro alla forza della vela. V. *Fianco*.

*Falso straglio*. FAUX ÉTAI. *PREVENTER-STAY*. Straglio di precauzione aggiunto allo straglio d'un albero. V. *Straglio*.

*Flocca falso* (FAUX FOC. *FORE-TOP STAYSAIL*.) che s'inferisce allo straglio di parrucchetto. V. *Flocco*.

*False sartie*. *Paterassi*. FAUX HAUBANS. *PREVENTER-SHROUDS OR SWIFTERS*. Sono di precauzione per coadjuvare all'azione delle sartie, e per fare le loro veci nel caso che si rompessero.

*Falso manto*. FAUSSE ITAGUE. *PREVENTER-TYE OR FALSE TYE*. Serve a sostituire l'amante nel caso che questo fosse spezzato. V. *Amante*.

*Falsi cannoni. Cannoni finti.* Fausses canons ou faux canons. *Wooden guns placed on the ship's side to deceive the enemy.* Cannoni di legno finti che si mettono nei bastimenti mercantili par ingannare i nemici.

*Falso ponte. Ponte di mezza stiva.* Faux pont. Orlop. E un ponte che si fa ad alquanti piedi sotto il primo ponte nelle navi a nelle fregate, e che non si astende a tutta la lunghezza della nave, per acquistare dello spazio da farvi de' depositi. V. *Ponte.*

*Falsa chiglia.* Fausse quille. *False keel.* Pezzo squadrato di legno cha talvolta si aggiunge alla facciata inferiore della chiglia, per diminuire la deriva. V. *Chiglia.*

*Falsa trozza.* Faux racage. *Preventer-parrel.* Trozza di precauzione. V. *Trozza.*

*Falsi portelli. Portelli finti.* Faux sabords. *False ports.* Aperture soltanto figurate nel fianco di un bastimento a foggia di portelli di cannoni. V. *Portelli.*

*Collare falso o controcollare.* Faux collier. È il collare dello straglio falso. V. *Collare.*

FANALE, s. m. *Lampione.* Fanal. *Lantern.* Ven. *Fanò.*

Vi sono più specie di fanali. *Fanale di poppa.* Fanal de poupe. *Poop or quarter-lantern of a ship.* E una grande lanterna, più stretta abbasso che in alto, fatta di legno o di latta, a molte facce, che finisce a fondo di lampada, guernita di vetri. Questo fanale è sostenuto sull' alto della poppa da un candelliere di ferro che sporge all' infuori dell' asta della bandiera. Il suo uso è di segnare nella notte la nave principale alle altre che sono di conserva. Nelle squadre ed armate navali la nave comandante ha tre fanali alla poppa, uno nel mezzo e gli altri due ai lati del coronamento.

*Fanale di gabbia o della coffa.* Fanal de hune. *Top-lantern.* L' uso di questa è riservato nelle armate navali alla nave dell' ammiraglio o comandante in capo, per distinguere la sua nave da quelle de' capi-divisione, le quali hanno anch' esse tre fanali a poppa.

*Fanali di segnale.* Fanaux de signaux. *Signal lanterns or lanterns for signals.* Sono lanterne di mediocre grandezza che s' innalzano in diversi punti del guernimento d' una nave, in vario numero e con differenti combinazioni e posizioni, per indicare di notte gli ordini e passare le intelligenze alla squadra o armata navale, in conformità del significato de' segnali sul quale si è convenuto.

*Fanali di combattimento.* Fanaux de combat. *The lanterns used in time of battle, between the guns.* Lanterne che si dispongono ai bordi della nave, in ogni intervallo tra i cannoni, per dar lume ai cannonieri in tempo di battaglia.

*Fanale sordo.* Fanal sourd. *A dark lantern.* E una lanterna che serve a portare del lume senza esser veduta, o per illuminare da una parte, senza essere veduta dall' altra.

*Fanale di stiva.* Fanal de soute. *Store-room lantern. Powder-room lantern.* È una lanterna a quattro facce, guernita di vetri chiari, cha serve ad illuminare i cannonieri che lavorano nella camera della polvere. Questi fanali si mettono in un recipiente chiuso da vetri, e si calano dall' alto per un' apertura fatta nel ponte, senza che comunichino con la stanza della polvere, per schivare ogni accidente di fuoco.

*Fanale. Lanterna. Faro.* Fanal. Phare. Tour a feu. *A light-house or light-tower.* Si dà questo nome ad una torre elevata sopra un luogo osservabile della costa, o all' ingresso di un porto, che serve alla direzione de' bastimenti in tempo di notte. Il nome più proprio è quello di *Faro.*

FANGHIGLIA, s. f. Boue. Limon. Vase. *Mire. Slough. Puddle.* Fango con molt' acqua.

FANGO, s. m. *Motta. Malta.* Vase. *Mud or ooze or slime.* Si dice parlando del fondo del mare e degli scandagli, per esprimerne la qualità, se sia di terra o fango stemperato dall' acqua, più o meno molle e tenero.

*Fango duro.* Vase dure. *Hard mud.*

*Fango molle.* Vase molle. *Ooze or slime.*

*Fondo di fango molle.* Fond de vase molle. *Oozy ground.*

*Fondo di fango.* Fond de vase. *Muddy ground or muddy bottom.*

FANGOSO, adj. Vaseux. *Muddy.* Vasard. (questa seconda voce è più usitata). Parlando del fondo del mare, si dice di quello che è mescolato di fanghiglia.

*Fondo fangoso.* Fond vaseux. *Muddy ground, muddy bottom.*

*Fondo di sabbia fangoso.* Fond de sable vasard. *A bottom of oozy sand.*

FANTINETTI (s. m.) *dell' argano. Ascialoni dell' argano.* Taquets de cabestan ou flasques. *Whelps of the capstern.* V. *Argano.*

FARE, v. a. Faire. *To make.* Questo verbo, unito a varj sostantivi, ha nella marina significazioni diverse da quelle dell' uso comune.

*Fare fuori roba. Mettere giù le brande.* FAIRE BRANDE-BAS. *CLEAR THE SHIP.* Prepararsi al combattimento. V. *Branda.*

*Far canale.* FAIRE CANAL. *To CROSS OVER A CHANNEL.* Attraversare un canale. V. *Canale.*

*Far cappotto.* FAIRE CAPOT. *To CANT, TO OVERSET.* Rovesciarsi del bastimento sicchè resti la chiglio sopr' acqua.

*Far correre.* FAIRE COURIR. *To RUN WITH FULL SAILS. To KEEP HER FULL.* Andare a vele piene per far camminare velocemente il bastimento.

*Fare dell'ocquo.* FAIRE DE L'EAU. *To MAKE WATER, TO LEAK.* Si dice di un bastimento nel quale si raccoglie molt' acqua per qualche falla.

*Fare acquata o fare acqua.* FAIRE SON EAU. *To WATHER A SHIP.* Fare provvista d'acqua e riempirne le botti.

*Far fuoco.* FAIRE FEU. *To FIRE, TO GIVE FIRE.* Sparare i cannoni.

*Far pavesi.* FAIRE PAVOIS. *To DRESS THE SHIP.* Decorare il bastimento con i pavesi e bandiere.

*Far pennello.* FAIRE PENNAUT. *To GET EVERY THING CLEAR TO COME TO AN ANCHOR.* Disporre ogni cosa per dar fondo, cioè mollare la picaressa dell'ancura, sicchè questa penda verticalmente, ritenuta soltanto dalla sola bozza estrema del serrabusze.

*Far portare.* FAIRE PORTER. *To FILL THE SAILS.* Fare che le vele ricevono alquanto più di vento quando si va all'orza raso, cioè poggiare un poco affinchè il vento possa gonfiare di più le vele.

*Far servire.* FAIRE SERVIR. *To FILL THE SAILS, AFTER THEY HAD LAIN A-BACK.* Rimettere il vento nella vela che sbatteva, ricevendo il vento in ralinga. Un bastimento in panna fa servire le vele quando si rimette in corso.

*Far testa.* FAIRE TETE. *To HEAD* OF *STEM THE WIND* OF *CURRENT.* Si dice di un bastimento che presenta direttamente la sua prua al vento o alla corrente, dopo aver dato fondo, e la sua gomuna comincia a tesarsi.

*Far vela.* FAIRE VOILE. *To SET SAIL, TO GO UNDER SAIL.* Significa la partenza dal luogo dove il bastimento ero ancorato.

*Far della vela.* FAIRE DE LA VOILE. *To MAKE SAIL.* Significa aomentare le vele, spiegarne di più per accelerare il viaggio.

*Far forza di vele.* FAIRE FORCE DE VOILES. *To CROUD, TO CROOD SAIL.* Significa metter fuori e spiegare quante vele è possibile e che il bastimento può portare, per affrettare la marcia in qualche circostanza pressante.

*Fare poche vele.* FAIRE PETITES VOILES. *To SAIL UNDER SMALL SAIL, TO CARRY LITTLE SAIL, TO GO UNDER AN EASY SAIL.* Navigare con poche vele.

*Far rotta.* FAIRE ROUTE. *To STAND ON THE COURSE.* Navigare.

*Fare il Sud-Ovest.* FAIRE LE SUD-OUEST. *To STAND TO THE SOUTH-WEST.* Navigare per libeccio.

*Fare una bordata, un bordo.* FAIRE UNE BORDÉE. *To MAKE A BOARD* or *TACK.* Scorrere una delle linee che si fanno bordeggiando.

*Fare vento in poppa.* FAIRE VENT-ARRIÈRE. *To RUN BEFORE THE WIND* OF *TO SCUD.* Correre col vento in poppa.

*Far bandiera.* DÉPLOYER LE PAVILLON. *To DISPLAY THE FLAG* OF *THE COLOURS.* Spiegare la bandiera.

*Far vela verso un oggetto.* PORTER VERS UN OBJET. *To STAND TO* OF *IN.* Navigare verso un luogo determinato.

*Fare il gettito.* FAIRE LE JET. *JETSON* OF *JETSAM TO THROW OVER BOARD.* Quando per burrasca si alleggerisce il bastimento e si getta in acqua parte del carico. V. *Getto.*

*Far saltare dal pennone.* DONNER LA CALE. ESTRAPADE MARINE. *To DUCK A MAN BY WAY OF PUNISHMENT.* Dare la cala secca. V. *Cala.*

*Far onare ad una punta di terra, ad uno scoglio.* FAIRE HONNEUR A UNE POINTE DE TERRE, A UNE ROCHE. *To GIVE A GOOD BIRTH TO* OF *KEEP A LOOF FROM ANY ROCK* OF *SHOAL.* Schivare l'incontro d' uno scoglio.

*Fare scala.* RELACHER. FAIER ESCALE DANS UN PORT. *To TOUCH, TO CALL AT ANY PORT, TO PUT INTO A HARBOUR.* Trattenersi in un porto o per riposare o per caricare mercanzia o per attendère qualche ordine.

*Far rotta al largo.* PORTER LE CAP A LA MER. AVOIR LE CAP AU LARGE. *To STAND OFF.* Navigare nell' alto mare.

*Far testa all'ancora.* LE VAISSEAU ÉVITE. *THE SHIP SWINGS.* Quando dopo dato fondo il bastimento fa forza contro l'ancora.

*Fare la tromba.* FRANCHIA LA POMPE. *To FREE A SHIP.* Avviare la tromba.

*Fare l'uomo alla penna.* È legare l'uomo alla penna dell'antenna, ed alzarlo quanto può ascendere la penna, acciocchè scopra il mare. Ven. *Far cicogna.*

*Fare il carro con la vela.* È quando si fa passare l'antenna da una parte all' altra dell' albero. Ven. *Buttar da brozzo.*

*Fare il carro a secco.* È quando si fa passare l'antenna da una parta all'altra dell'albero senza vele.

*Fare la mezzaluna.* Quando si fa la tenda solamente sopra una banda della galea, cioè si fa la metà della tenda.

*Far cappello.* FAIRE CHAPELLE. *To CHAPEL A SHIP; TO BROACH TO.* E prendera il vento davanti controvoglia, il che aceade per erzore del timoniera, o perchè il vanto salta tutto d'un tratto, e si matte davanti; o ancha par forza delle correnti. Quando ciò avviena, si rimette il bastimento bracciando a contra, dalla parie del vento, tutte le vele davanti, mettendo la manovella del timona a poggia, ed imbrogliando la mezzana, senza mollare le scotte de' flocchi; e quando il bastimento siasi sufficientemente abbattnto per dare aneora nelle vele posteriori, alle quali non si è fatta alcuna mutazione, si orientano le vele anteriori, com' erano per l'innanzi, e si continna a governare per la stessa rotta che si teneva prima.

Si debbe usare molta attenzione per ischivare questa combinazione, perchè, se vi è del vento alqnanto forte o mar grosso, si zischia di perdera gli alberi.

*Far cappella* significa *rovesciare, trabuctare.* SOMARER. CHAVIRER. *To OVERSET.* Ven. *Far cuffia.*

*Far arza quanto si può (Senza curarsi del cammino o della deriva).* Ven. *Far orza raso.* CHICANER LE VENT. *To LAY TOO NEAR THE WINDTO HUO THE WIND* TOO CLOSE. Si dice, parlando del vento quando un bastimento è stretto al vento, governare in modo che si avvicini ancor più se è possibile all'origine del vento, a non dare alla vela se nan che l'obbliquità assolutamente necessaria, affinchè il vento possa colpirne la superficie. È però una cattiva pratica: in questo modo si va piu lentamente, e si rischia di prendere in faccia. Giova più di far portare un poco ia piano, perchè allora si fa maggior cammino, vi è meno deriva, e con ciò il bastimento si trova compensato dello svantaggio della diresione un poco più deviata della rotta.

*Non serrare di più il venta.* NE CHICANE PAS LE VENT. DÉFIE DU VENT. *No NEAR, DON'T HUO THE WIND SO CLOSE.* Comando al timoniere.

*Far arme in caperta* è prendere l'arme in oceasione di difendersi. Questo e i seguenti sono termini di galera.

*Far la orecchie d'asino* è quando si cammina a vela, e si porta il carro del trinchetto al contrario di quello di maestra.

*Far barca armata* è quando in mare si disarma nn vascello, per armarne meglio un altro, in modo che in un solo vascello vi sia la gente di due.

*Fare la loggia* è raccorre la tenda sul mezsanino, lasciando le eapre alborate dove si trovano.

*Far buttafuori* è alsar la tenda con le capre dall'una e dall'altra banda.

*Fare il terzaruolo* è qnando si raccoglie un terzo della vela e si lega all'antennale.

*Far camerato* vuol dire vivere insieme. *Far rancio, far gamella.*

*Fare il passarino* è far passar l'oste alla mezzania.

*Far forte alcuna cosa* vuol dire legarla stretta e fermarla bene.

*Far fuori il palamento* è levar i remi dalla galea.

*Far forza* è far vogare con tutta la forza de' galeotti. V. *Arroncore.*

FARNIA, s. f. *Fargna.* Sorta d'albero che non dà frutto, il cui legno è molto duro e leggiero. È una specie di quercia a foglie larghe. *Quercus latifolia.* V. *Legname.*

FARO, s. m. PHARE. TOUR A FEU. *A LIGHT-HOUSE OR LIGHT-TOWER.* Torre costruita all'ingresso de' porti o in vicinanza, la quale per mezzo di fuochi che vi si tengono accesi nella parte più elevata e aperta a gnisa di lanterna, serve a guidare in tempo di notte i bastimenti che s'avvicinano alle coste, o vogliono entrare in porto.

*Fari* diconsi aneora i gruppi di legni piantati ne' porti che servono ai bastimenti per amarrare un cavo.

FASCIAME, s. m. BORDAGE. *PLANKS. Majeri. Bordature.* Ven. *Maggieri.* Tutte le asse che vestono e ricuoprono l'esterno del corpo o scafo di qnalunque nave. *Fasciame interno* (BORDAGE INTÉRIEUR) dicesi il rivestimento di tavole nelle parti interne della nave di guerra che cuopre tutti i membri od ossami. Con questo nome si comprendono anche le tavole che s'inchiodano sopra i bagli e sopra i baglietti per fare la coverta e i ponti. In generale ogni asse grossa più di due pollici, a qualunqne uso sia destinata nella nave, dicesi *tavola di fasciame* o *majeri.*

Prendono poi queste tavole varie denominazioni, secondo i luoghi della nave nei quali s'impiegano. Quelle che formano *l'investizione* o coprimento esteriore dal fondo

sino all'opera morta, diconsi *del bordo franco* (DE FRANC BORD. *THE PLANKS OF A SHIP'S BOTTOM*): ma i majeri che sono situati più abbasso e che entrano nella battura della chiglia dalla ruota di poppa sino alla ruota di prua, si distinguono col nome di *torelli*. Ven. *Pannescelli*. (GABORDS. *THE GARBOARD. STRAKES*).

Diconsi *incinte* (PRÉCEINTES. *WALES*) alcuni majeri più grossi degli altri che sono posti a due a due sotto ciascuna batteria, i quali d'ordinario si dipingono di nero.

Si dà il nome di *majeri di fondo* (BORDAGES DE FOND) a quelle tavole che cuoprono per di fuori il fondo del bastimento, dalla chiglia sino all'estremità de' madieri o piane.

*File, corsi di majeri* (VIRURES. *STRAKES* or *STREAKS*) diconsi le serie de' majeri che cuoprono la nave al di fuori e continuano da un'estremità all'altra della nave nel verso della lunghezza.

I majeri della prima fila o del primo corso sopra la più bassa incinta hanno per l'ordinario al loro orlo superiore la stessa grossezza dell' incinta, e all'orlo inferiore sono un quarto di pollice più sottili. Nella fila susseguente questa grossezza si diminuisce sino a quella misura che conviene al rango e alla forza del bastimento, e che continua diminuendo in tutti i majeri sino ai torelli.

*Majeri de' fiori* (BORDAGES DES FLEURS. *THE RUNG-HEADS* or *FLOOR-HEADS*) diconsi quelli che cuoprono i membri al di fuori in quella parte che dicesi *de' fiori*, cioè dal più alto majere del fondo sino alla più bassa incinta. I majeri che rivestono internamente i membri della nave in tutta l'estensione della stiva diconsi *serrette e veringole* (VAIGRES. *THE THICK STUFF OVER ALL THE FLOOR TIMBERS*).

I majeri del fasciame che cooprono i membri dalla nave internamente sotto le soglie di ciascuna batteria chiamansi *fiube* (FEUILLES BRETONNES. *SPIRKETTING*).

Diconsi *majeri di volta* (BORDAGES DE TOUR. PIÈCES DE TOUR. *PIECES OF CROOKED TIMBER*) gli esteriori del bordo franco, che essendo situati sul davanti o all'indietro della nave, hanno una considerabile curvatura e un contorno difficile da trovarsi, quindi sono di caro prezzo, e si ottengono segando dei pezzi più larghi. Gl'Inglesi e gli Olandesi non conoscono, per così dire, i pezzi di volta naturale; piegano i majeri destinati alle estremità della nave coll'arte, dopo di averli ammolliti mediante il calore dell'acqua bollente, o semplicemente col vapore.

Le stufe o forni per piegare i majeri col calore dell'acqua bollente sono note agl'Inglesi e nell'arsenale di Pietroburgo dove gl'Inglesi comunicarono questa invenzione.

In un fabbricato di muramento longo e stretto vi sono più forni che servono a riscaldare una caldaja bislunga di rame, quadra ne' suoi angoli, e di lunghezza proporzionata ai legni che si debbono collocare. Si riempie questa caldaja di vecchia steppa e d'acqua, e vi si tengono immersi i pezzi di legno che si vogliono piegare. Si fa bollire l'acqua, e in capo ad alquante ore i legni sono pieghevoli quanto il cuojo, e atti in questo stato ad adattarsi alle parti più convesse della nave anteriori e posteriori.

Si ha cura di coprire la caldaja, per conservare il calore, con più coperchi a cerniera, i quali si aprono con un paranchino. I costruttori inglesi che si servono di questo metodo, assicurano che la qualità del legno non è punto alterata da questa operazione, e che non si è osservato giammai che tali legni marcissero più presto degli altri. Si è fatta loro l'obiezione che mantenendo questi legni una disposizione a raddrizzarsi e a ripigliare la prima forma, poteva nascere che le testate de' majeri si distaccassero più facilmente. Risposero che i legni si mantenevano assolutamente della figura che si faceva loro acquistare con la forza, e non ritornavano al loro primiero stato quando si erano seccati.

Le stufe de' legni col vapore dell'acqua bollente, negli arsenali e cantieri d'Olanda, sono anche da preferirsi. Sono formate di una grande e lunga cassa o madia di legni, a due piani uno sopra l'altro. Ciascun piano ha sul suo fondo de' rotoli di ferro sopra i quali si fa scorrere il legname che si vuol ammollire col vapore. Introdotti i majeri, si chiude e si calafata l'entrata o porta, e il rimanente della cassa è già esattamente chiuso in tutta la sua lunghezza.

Da una caldaja piena d'acqua, situata alla metà della lunghezza della cassa, posta sopra un fornello rotondo, e ricoperto di un tetto, partono due tubi i quali comunicano con i due piani della cassa. Si lasciano i legni in questo vapore forte e chiuso, una o più ore, secondo la loro grossezza. Quando vi sono rimasti pel tempo che basta, si ritirano e si portano alla

nave, sulla quale debbono essere impiegati, tosto che siano ridotti al tepore necessario per maneggiarli. Si piegano quanto si vuole. Si assicura che questa pratica non deteriora punto il legname.

La marina francese ha fatto uso di questi due metodi; fece anche bollire dei legni nell' olio, o ne risultò la proscrizione degli stessi metodi. Non pertanto sono tuttora praticati da due nazioni che non possono essere sospette d' ignoranza o di prodigalità. Non si potrebbe dunque dimandare un esame più maturo, e delle nuove prove per assicurarsi se il legname di volta, lavorato coll' ascia ne' pezzi de' quali si perdono cinque sesti, in cui resta scoperto il cuore e tagliato il filo, sia da preferirsi realmente al legname, ben più lungo, tutte le fibre del quale prendono una curvatura parallela al solido che formano?

Se il giudizio di quelli che condannarono la pratica d' incurvare i legnami col fuoco fosse stato troppo precipitato, quale non sarebbe il vantaggio per la connessione delle navi e per l' economia del legname, facendo rivivere questo mezzo dopo mature sperienze!

I majeri del fasciame de' ponti e dei castelli sono di diverse grossezze, secondo il calibro dei cannoni che debbono sostenere, e secondo il rango della nave. La grossezza de' majeri del primo ponte è regolata a cinque pollici per le maggiori navi di linea che portano nella batteria di corridore cannoni da trentasei, e a quattro pollici per le minori navi che portano nella bassa batteria cannoni da ventiquattro. I majeri del fasciame del secondo ponte del cassero, del castello di prua, del casseretto decrescono di circa un pollice gli uni dagli altri.

La grossezza dei majeri dei ponti, dei castelli, del cassoretto determina quella de' majeri di rivestimento interno ed esterno, corrispondente ai differenti ponti. Quindi in una nave delle maggiori, i majeri che cuoprono i membri esteriormente o interiormente verso l'altezza del primo ponte, hanno la grossezza di cinque pollici. Decrescono verso l'alto della nave, sicchè al secondo ponte non hanno che quattro pollici di grossezza, e al livello de' castelli tre, e soltanto due all' altezza del casseretto.

Il fasciame dell' opera viva, cioè al di sotto della più bassa incinta, ha, come si è detto, maggiore grossezza dell' altro, affinchè questa parte che si chiama la *flottazione* o di bagnasciuga, riesca più solida e meno facilmente penetrabile alle palle. Si dà altresì qualche maggiore grossezza ai majeri sopra le paratarchie, e a quelli che sono sul davanti della nave al posto delle ancore, ad oggetto di rinforzare queste parti.

FASCIARE, v. a. *Foderare*. Ven. *Imboronare*. FOURRER. *To* SERVE.

*Fasciare le gomone, il viradore*. *Fare la manica alla gomona*. FOURRER LE CABLE, LA TOURNEVIRE. *To* SERVE THE CABLES AND ROPES. È involgere e ricoprire le gomone o altri cavi con vecchia tela, con isfilarze di vecchie corde o gomone disfatte, per preservarli dal guasto derivante dallo strofinamento con altri corpi duri. Si fascia anche la prima sartia anteriore di ogni albero, per impedire che il pennone, quando la vela è orientata stretta al vento, non la danneggi con lo sfregamento. Si fasciano le gomone, tanto nella parte allacciata alla cicala dell' ancora, quanto dove resta nelle cubie, per quel tratto che è soggetto a fregarsi con la prua e col tagliamare nello agitazioni della nave.

*Maglio da fasciare*. MAILLET A FOURRER. SERVING-MALLET (Fig. 107). V. *Maglio*.

*Fasciare con vecchie corde*. FOURRER AVEC DE VIEUX CORDAGES. *To* KACKLE.

FASCIATURA, s. f. *Fodera interiore*. FOURRURE ou ROMBALIÈRE. FURR and FURRING IN A PIECE OF TIMBER. Come termine di costruzione significa un pezzo corto di legno, atto a riempire un difetto che siasi trovato in un majero o altro legno.

*Fasciatura*. *Fodera*. FOURRURE. SERVICE. È la materia che serve propriamente a foderare, inviluppare, guernire un cavo per garantirlo dallo strofinamento (OLD CANVAS FOR SERVICE). La tela vecchia è la migliore di tutte per quest' uso.

*Fasciatura della tromba*. FOURRURE DE POMPE. SERVICE OF THE PUMP.

FASCIO, s. m. BOTTE. *In fascio*, avv. EN BOTTE. IN FRAME. Questa espressione è usata parlando delle botti. *Mettere in fascio una botte* (METTRE EN BOTTE UN TONNEAU) è levarle i fondi, levare i cerchj, disgiungere le doghe e farc di tutto un fascio per poterla poi all' occasione ricomporre. Si mettono in fascio nelle navi qualche volta le botti, quando sono vote e che non se ne ha più bisogno, affinchè occupino meno spazio nella stiva.

La stessa espressione serve parlando di un canotto o di una scialuppa o d' altra barca, i pezzi della quale siano stati segnati, numerati e riuniti in pacchi o fasci, per rimontarla e costruirla nel luogo dove si vuol farne uso. Si mandano così da un porto all'altro molto lontano de' piccoli bastimenti smontati ed in istato d' essere costruiti in breve tempo.

*Scialuppa in fascio.* CHALOUPE EN BOTTE. *A LONG-BOAT IN FRAME.*

*Botte in fascio.* FUTAILLE EN BOTTE. *A CASK IN FRAME.*

*Fascio di paglia.* FAGOT. FAGOOT.

FATTO, part. pass. FAIT. *SETTLED.*

*Vento fatto.* VENT FAIT. *WIND FIXED* OR *SET IN, SETTLED.* Si dice di un vento che promette di durare per qualche tempo.

*Tempo fatto.* TEMPS FAIT. *SETTLED WEATHER.* Tempo che mostra d' essere stabilito e dover durare senza cambiamenti.

FECCIA (s. f.) *del catrame.* RACHE DE GOUDRON. *DREGS OF TAR.*

FEDE (s. f.) *di sanità.* LETTRE DE SANTÉ. PATENTE DE SANTÉ. *PASSPORT OF HEALTH.* Attestati che si prendono al porto donde si parte, ne' quali si descrivono i connotati de' passeggieri e marini di una barca, per assicurare che il luogo da cui si distaccano è fuor di sospetto di contagio.

FELUCA. V. *Filuca.*

FELZE, s. m. Voc. ven. Quello spazio coperto a guisa di stanza nelle barche per comodo de' passeggieri e per difesa dalla pioggia, dal vento e dal sole. V. *Gondola.*

FEMMINE. V. *Femminelle.*

FEMMINELLE, s. f. pl. *Femmine. Rose.* FEMELOTS. ROSES DU GOUVERNAIL. *GOOGINGS OF THE RUDDER.* Occhi di ferro stabiliti nella ruota di poppa, io cui entrano gli agugliotti del timone che lo tengono sospeso e intorno ai quali gira (Fig. 165). Vi sono per l'ordinario sei femminelle ed altrettanti agugliotti pel timone d'una nave di linea: ognuno di questi ferramenti ha due lunghe bandelle che s' inchiodano sulla ruota di poppa e sui fianchi della nave. Si guernisce per solito di bronzo l' interno delle femminelle, affinchè lo sfregamento riesca meno forte, ed il moto degli agugliotti più agile.

Diecsi anche, fuori del caso del timone, CRAPAUDINE *ou* CHARDONNET.

*Femmina della canapa.* CHANVRE FEMELLE. *FEMALE HEMP.* V. *Canapa.*

FERITOJE, s. f. pl. *Troniere.* MEURTRIÈRES. *LOOP-HOLES.* Sono buchi bislunghi praticati nello barricate o trinceramenti, che io alcuni bastimenti mercantili si fanno, in tempo di guerra, sotto i castelli e sotto il cassereto, per difendersi nel caso d' arrembaggio dei nemici. L' equipaggio rifugge là sotto, e tira da' colpi di fucile per le feritoje.

Questo si usa principalmente dagl' Inglesi e ne' loro vascelli negrieri. E però di poco vantaggio per la guerra, perchè il bastimento che va all' arrembaggio sforza ben presto tali trinceramenti, e tirando dei colpi di cannone, o gettando dalle granate per le aperture che vi sono o per quelle che si fanno a colpi di scure.

FERITORE, s. f. pl. *Gaschette.* GARCETTES. *GASKETS.* Lunghi matafioni situati all'estremità della testa delle vele per inferirla, cioè allacciarla al pennone.

Si dà pure lo stesso nome a quelle corde che per lo stesso fine sono poste ad ogni estremità delle fasce o biode de' terzaruoli.

*Le feritore del viradore. Salmastre.* GARCETTES DE TOURNEVIRE. *NIPPERS.* Sono funicelle che servono a legare la gomona in molti punti col viradore, quando si leva l'ancora. Queste funicelle hanno da sei ad otto piedi di lunghezza. se ne attaccano cinque o sei alla gomona e al viradore, ne' siti delle bozze o bottoni che sono fatti sopra d'esso, appunto perchè i legami non vi scorrano. Gli uomini che attaccano le feritore sono accompagnati da altrettanti mozzi che ne prendono le estremità, e seguono, andando verso poppa, il moto della gomona, per distaccare la feritora quando arrivano presso a poco dirimpetto alla gran boccaporta e per riportarla più avanti al marinaro che deve riannodarla: in questo modo vi è sempre un egual numero di feritore impiegate nell' unione del viradore con la gomona.

*Le feritore de' terzaruoli.* GARCETTES DE RIS. *POINTS* OR *REEF-LINES.* Sono trecce che passano per gli occhietti de' terzaruoli aperti nelle vele sulla biode de' medesimi, e servono a fermare una parte della vela ripiegata sul suo pennone. Queste feritore passando per gli occhietti non la metà della loro lunghezza, tanto avanti la vela quanto indietro, sono ritenute da ambedue i lati dell' occhietto da un gruppo o nodo più grosso dell' apertura dell' occhietto stesso, ciò ch' impedisce che non passino. Si fanno anche più grosse nel mezzo che alle estremità, verso le quali vanno assottigliandosi, e restano pendenti quando la vela è spiegata. V. *Vela. Terzaruoli.*

FERMATA. V. *Riposo. Giorni di stallia.*

FERMO *de' bastimenti.* V. *Embargo.*

FERRAMENTI (s. m. pl.) *d'una nave. Ferrature.* FERRURE D'UN VAISSEAU. *THE IRON-WORK OF A SHIP.* Nome complessivo di tutti i ferri che entrann nella costruzione d' una nave, come chiodi, perni, campanelle, occhi, ferrature del timone ecc.

*Ferramenti di carretto da cannone.* FERRURES D'AFFUT. *IRON-WORKS OF A GUN-CARRIAGE.* Si comprendono con questo nome tutte le parti di ferro, bottoni, occhietti, acciarini ecc. che entrano nella costruzione d'una carretta di cannone.

*Ferramenti, collo d' oca di ghisso.* FERRURE DE GUI. *GOOSE-NECK OF A BOOM.* E un uncino di ferro fermato all' estremità inferiore di un ghisso o sul pennone inferiore d' una vela aurica. Per mezzo di questo uncinn il ghisso sta unito al suo albero, cui è adattato un cerchio di ferro, con un occhietto per ricevere il gancio suddetto. Questo si usa ne' cutter, scialuppe, brigantini ed altri bastimenti delle stesse specie (Fig. 199).

Anche i *battafuori* o *cazzafuori* delle bonnette sonn sovente guerniti di simile uncino che è ricevutu da un altro uncino posto sul bordo esteriore del bastimento.

*Ferramenti de' portelli.* FERRURES DES SABORDS. *PORT-HINGES.* Sono composti per ciascun mantelletto di due arpioni e due bandelle.

*Ferramenti del timone.* FERRURES DU GOUVERNAIL. *IRON-WORK OF THE RUDDER; THE PINTLES AND GOOGINGS OF THE RUDDER.* Le femminelle e gli agugliotti del timone.

*Chiodi de' ferramenti del timone, de' ferramenti de' portelli.* CLOUS DES FERRURES DES SABORDS, CLOUS DES FERRURES DU GOUVERNAIL. *RUDDER-NAILS. PORT'S NAILS.*

FERRO, s. m. FER. *IRON.*

*Ferro di forconi.* FER D'ARCBOUTANS. *FORKS OF A FIRE-BOOM.* È un ferro a tre punte, di cui si arma l'estremità de' forconi che servono a respingere i brulotti. Questo ferro s'incastra all'estremità del forcone, e vi è fermato con un anello di ferro.

*Ferro, anello o cerchio di buttafuori.* FER OU CERCLE DE BOUTE-HORS. *THE STUDDING-SAIL BOOM-IRON.* E un anello o cerchio di ferro che tiene fermo al pennone di una vela maggiore il buttafuori di un coltellaccio.

*Ferro del candelliere di petriere.* FER DE CHANDELIER DE PIERRIER. *THE IRON-SOCKET IN WHICH THE SWIVEL OF A PEDRERO RESTS AND TRAVERSES.* E una lastra di ferro con un buco nel quale si pianta e gira il candelliere dei petrieri.

*Ferro di girotta.* FER DE GIROUETTE. *SPINDLE OF A VANE.* Verga di ferro che infila e sostiene il fusto della girotta sulla cima dell' albero,

*Ferro di gaffe.* FER DE GAFFE. *A BOAT-HOOK.* Ferro a gancio e a punta col quale si armano gli spuntoni.

*Ferro di calafato.* FER DE CALFAT. *CAULKING IRON.* E una scarpello di ferro che serve ai calafati per aprire i commenti, e per introdurvi a forza e cacciar dentro le stoppe. Di questi scarpelli ve ne sono varie sorte, cioè il *ferro semplice* (LE FER SIMPLE) non tagliente ma smussato, che serve a cacciare la stoppa senza tagliarla: e questo ancora è o *ferro piatto* o *paletta* (FER PLAT ou PALETTE) o *ferro grosso* (FER GROS) o *ferro stretto* (FER ÉTROIT), i quali nomi derivano dalla forma e dalle proporzioni dell' estremità di questi scarpelli.

*Ferro tagliente* (LE FER TAILLANT) è più acuto alla sua estremità, onde poterlo introdurre più agevolmente per aprire i commenti.

*Ferro doppio* (FER DOUBLE. *MAKING-IRON*) che ha la sua estremità a sgorbia o doccia, per rimuovere parte della stoppa introdotta.

Un altro ferro da calafato si chiama *becco corvino.* V.

*Ferro* si dice per significare l' ancora.

*Essere sul ferro. Stare sul ferro.* ETRE SUR LE FER. ETRE A L'ANCRE. *TO RIDE AT ANCHOR.* Essere all' ancora.

*Ferri di prigionieri.* FERS DE PRISONNIERS. *FETTERS* or *GYVES.* Ceppi co' quali si afferrano i piedi de' prigionieri.

*Condannare, mettere ai ferri.* METTRE AUX FERS. Specie di condanna e di gastigo.

FERZO, s. m. FERZE. CUEILLE. LEZE. *FUEL.* Il telo della vela, cioè una di quelle liste di tela che, cucite pei loro orli, formano la vela.

FESSURA, s. f. *Fenditura. Crepaccio.* FENTE. *A RENT.* Principio di divisione per lungo o in qualunque direzione di un corpo duro e fragile.

FETTONI. *V. Armatura. Listoni.*

FIAMMA, s. f. FLAMME. *A PENDANT.* Ven. *Fiammola.* Bandernola lunghissima e molto stretta che per lo più termina in due punte (Fig. 53 AA). Ogni nazione ha la sua fiamma particolare che corrisponde ai colori del padiglione o bandiera nazionale. Questa fiamma inalberata sulla cima dell' albero di

maestra, è il segno di comando per gli uffiziali che non sono del grado di generali. All' occasione dell' unione di più navi da guerra, non v' è che il capitano più antico il quale inalberi la *cornetta* (LE GUIDON). Tutti gli altri continuano a portare la fiamma.

Oltre la fiamma nazionale che si porta sulla maestra, ve ne sono di varj colori che si mettono sugli altri alberi, all' estremità dei pennoni, e servono di segnali.

*Bastone di fiamma* (BATON DE FLAMME. *STAFF OF A PENDANT*) che sostiene la fiamma.

*Drizza di fiamma* (DRISSE DE FLAMME. *HALIARD OF A PENDANT*) che serve ad issarla.

*Fiamma d'ordine*. FLAMME D'ORDRE. *A PENDANT DISPLAYED AS A SIGNAL etc.* E una fiamma che il comandante d' una squadra fa issare al luogo già stabilito nell' ordine de' segnali, per avvertire i capitani delle navi da lui dipendenti di recarsi alla di lui nave.

FIAMMOLA. *V. Fiamma.*

FIANCATA, s. f. BORDÉE. *A BROADSIDE.* Lo sparo di tutta l'artiglieria d' un fianco della nave.

FIANCO (s. m.) *della nave*. FLANC DU VAISSEAU. COTÉ DU VAISSEAU. *THE SIDE OF A SHIP.* E la parte del bastimento che si presenta alla vista, da poppa a prora, in tutta la sua lunghezza.

*Presentare il fianco ad una nave nemica.* PRÉSENTER LE FLANC. *To BRING THE SHIP'S BROADSIDE TO BEAR UPON AN ENEMY.* Quando si vuol darle la fiancata o sia cannoneggiarla.

*Mettere una nave sul fianco* METTRE UN VAISSEAU SUR LE COTÉ. *To LAY A SHIP ON THE CAREEN.* E farla sbandare da una parte per raddobbarla, o gravando di pesi un fianco o abbattendo la nave in carena.

*Falso fianco.* FAUX COTÉ. *Nave che ha un fianco falso.* VAISSEAU QUI A UN FAUX COTÉ. *A LAP-SIDED SHIP.* Una nave la quale non abbia i suoi due fianchi esattamente simili, si dice che ha un fianco falso. Questo avviene o per vecchiezza, o talvolta ancora perchè stando sul cantiere nel tempo della costruzione, le coste di un lato più esposte al sole delle altre, siansi travirate e incurvate, o siano state più esposte alla pioggia delle altre, o perchè il legname impiegato nella costruzione del fianco a babordo non sia della stessa gravità specifica di quello impiegato a tribordo. Il fianco sul quale, correndo de' bordi, il bastimento sbanda di più, si chiama *fianco falso*, cioè *più debole.*

FIASCO *da fuoco.* V. *Dardo infocato.*

FIASCHE, s. f. pl. *Bande. Fiasche della carretta di cannone.* LES FLASQUES. *THE SIDES OR CHEEKS.* V. *Carretta.*

FICCADA. V. *Beccheggio.*

FICCARE, v. a. TANGUER. *To PITCH OR SEND.* V. *Beccheggiare.*

FIGURA (s. f.) *di prua.* FIGURE. *THE HEAD, OR ORNAMENTAL FIGURE ERECTED IN THE FOREPART OF A SHIP.* Quella statua o simile che si mette alla prua delle navi. Ven. *Leon.*

FILA, s. f. *Corso.* FILE. COURS. VIRURE DE BORDAGES. *STRAKE.* Ordine diretto di oggetti. Nella costruzione significa una serie di majeri posti in diritto per lunghezza, e che uno dopo l' altro formano una linea retta.

FILACCICA, s. f. pl. *Sfilarza. Sfilacciatura.* Filo di vecchie corde disfatte per fare delle trinelle, delle trecce, cigne e simili.

FILAGNA, s. f. E una continuazione di lunghi pezzi di legno disposti in linea retta.

FILARE, v. a. Termine di corderia. *Filare la canapa.* FILER LE CHANVRE. *To SPIN THE HEMP OR FLAX INTO YARN OR TWINE.* Torcere e ridurre a lunghi fili le fibre della canapa.

*Filare una corda, una manovra. Calomare una gomona.* Ven. *Mollare.* FILER UN CORDAGE, UNE MANŒUVRE. *To EASE OFF OR EASE AWAY ANY ROPE.* E lascare a poco a poco, ma non mollare in bando una corda, facendola scorrere e insieme ritenendola.

*Filare della gomona.* FILER DU CABLE. *To VEER OUT OR VEER AWAY THE CABLE; TO PAY OUT MORE CABLE.* È lascare una parte della gomona che tiene obbligata la nave all'ancora, per allontanarsi alquanto da questa. Ciò si fa quando per un vento gagliardo la nave fa molta forza sull' ancora, perchè quanto è più lunga la gomona, tanto meno forza fa la nave sul ferro.

*Filare la gomona da un capo all'altro.* FILER LE CABLE BOUT POUR BOUT *ou* PAR LE BOUT. *To VEER OUT THE CABLE END-FOR-END.* È lasciar andare tutta la gomona per le cubie ed abbandonare l' ancora, quando la partenza è affrettata, e non si ha tempo di salparla. Si fila la gomona da un capo all' altro in vece di tagliarla, sulla speranza di ritornare a ricuperarla, riconoscendone il luogo per un gavitello che vi si lascia, in momento più favorevole.

*Filare dei nodi.* FILER DES NŒUDS. *To RUN SO MANY KNOTS.* Termine di pilotaggio. Significa misurare il cammino numerando i

nodi della trecciuola, cui è attaccata la barchetta o loche.

*Filare sull' ancora.* FILER ou CHASSER SUR L'ANCRE. *To DRAG THE ANCHORS.* E lo stesso che arare coll' ancora.

*Filare le scotte delle vele di prua per orzare.* FILER LES ÉCOUTES DES VOILES D'AVANT. *To EASE OFF THE SHEETS OF THE FORE-STAY-SAILS AND THE JIB, IN ORDER TO GO TO WINDWARD.* È una manovra per guadagnare a poco a poco il sopravvento.

FILARI (s. m. pl.) *d' impagliettatura. Filaretti.* Ven. *Perteghette.* FILARETS DE BASTINGAGE ou LISTES DES BATAYOLES. *RAILS TO EXTEND THE NETTINGS ON A SHIP'S QUARTER-WAIST OR FORE-CASTLE OR ROUGH TREE-RAILS* (Fig. 102 cc). Sono liste di legno che, sostenute dalle battagliole, nelle quali s' incassano, formano una balaustrata o difesa lungo il passavanti ed altri luoghi scoperti della nave. Questo termine è usato particolarmente nelle galee.

*Filari o maestre delle fonte.* Due legni bislunghi che posano sopra due late ad una certa distanza, ne' quali dalla parte di sotto sono incavate le mezze late.

*Filari di tavole.* VIRURES DE BORDAGES. *STRAKES OF PLANKS.* V. *File.*

*Filari de' majeri de' fiori.* BORDAGES DES FLEURS. *PLANKS OF THE FLOOR-HEADS.* V. *Fiori.*

FILATORE, s. m. FILEUR. *SPINNER.* Operajo che fila.

FILERIA, s. f. FILERIE. *SPINNING HOUSE.* Luogo dove si lavora il filo in una corderia. La fileria debbe avere tutta la lunghezza della corderia.

FILO, s. m. FIL. *Filo da vele.* FIL A VOILE. *TWINE FOR SAILS.* Serve per cucire e formare le vele. Debb' essere ben rotondo, eguale, fatto con la migliore specie di canapa.

*Filo da corde.* FIL DE CARET. *ROPE-YARN.* Si distingue in *filo più grosso da gomone* (FIL DE CABLE. *CABLE-YARN*), e *filo da manovre* (FIL FIN, FIL DE MANŒUVRE. *FINE ROPE-YARN*). Si fila a ruota nelle corderie, e se ne distinguono due sorte; la prima di più grosso che si chiama *filo da gomone* (FIL DE CABLE. *CABLE-YARN*), il quale ha intorno a cinque linee e mezzo di circonferenza, e serve per le gomone ed altri grossi cavi, e per le manovre ferme: la seconda sorta si chiama *filo di manovra* o *filo fino* (FIL DE MANŒUVRE ou FIL FIN. *FINE ROPE-YARN*), e serve per le manovre correnti ed altre corde più minute questo non ha che quattro linee e mezzo di circonferenza. Sì l' una che l'altra sorta debb' essere filata perfettamente cilindrica, bene unita o liscia, senza essere però nè troppo attortigliata nè troppo lasca; lo che richiede, per parte de' filatori, precisione d'occhio e lavoro molto uniforme.

*Filo da cartocci.* FIL A GARGOUSSES. *CARTRIDGE TWINE.*

*Filo bianco.* FIL BLANC. *WHITE ROPE-YARN.* Dicesi quello che non è catramato.

*Filo nero.* FIL NOIR ou GOUDRONNÉ. *TARRED ROPE-YARN.* Quello che si fa passare per una conca di catrame, per fargli prendere una tinta di catrame, sicchè le corde che di esso si fanno, resistono meglio all' acqua ed all' umidità.

Si distingue ancora il *filo di primo tiglio e di secondo tiglio.* FIL DE CARET DU PREMIER BRIN, ET LE FIL DE CARET DU SECOND BRIN. V. *Tiglio.*

*Filo del legno o vena del legno.* FIL DU BOIS. *THE GRAIN OF WOOD.* È la direzione delle fibre nel verso della loro lunghezza.

*Filo della vela latina* è la parte della vela che viene dalla penna abbasso.

*Fil di ruota* si dice del vento diretto in poppa.

FILUCA, *filuga* e *feluca*, s. f. FELOUQUE. *A FELUCCA.* Bastimento piccolo e sottile che va a vela e a remi, e atta alla marcia veloce. Le filuche hanno d' ordinario dodici remi per banda e due alberi, cioè di *maestra* e di *trinchetto.* ARBRE DE MESTRE et ARBRE DE TRINQUET.

Per la sua forma e pel suo guernimento la filuca ha qualche somiglianza con le galee, con la differenza che è molto più piccola. I due alberi sono inclinati sul davanti a tre gradi dal perpendicolo: hanno due vele triangolari o latine, impennate col loro lato maggiore ad un' antenna, la quale supera di molto la lunghezza dell' albero. Sul davanti hanno un lungo pezzo di legno rotondo sodamente fermato che sporge all' infuori, e chiamasi *lo freccia* (LA FLÈCHE), la quale serve per murarvi la vela di trinchetto e per la manovra delle corde del davanti. Le filuche che si armano in guerra sono di robusto legname, portano due cannoni da due libbre sul davanti, e trentadue petriere sostenute da candellieri di ferro, piantati tutto all' intorno sul discolato. Il ponte è aperto ai lati con dodici piccole boccheporte, corrispondenti ai dodici remi; nel mezzo della stiva vi è un corritojo, e da ciascun lato dodici piccole stanze o pagliuoli, uno per ciascun rematore. I rematori non vogano seduti sopra banchi, come

nella maggior parte de' bastimenti a remi; ma levati i quartieri delle boccheporte, siedono sopra i traversi delle stesse, e co' loro piedi affrontano degli altri traversi fermati a quest' uso al bastimento, alla metà dell' altezza della stiva.

La stanza del capitano è verso poppa: è formata da una tela incatramata o dipinta, sostenuta da archi leggieri di legno. Ven. *Felze.* ( CARROSSE ). Si dispongono ai lati delle casse le quali servir possono insieme per fondi di letti, per banchi e per armadj. Le due tavole che formano i due lati del felze chiamansi *le ali* ( LES AILES ). Sono dipinte o scolpite di varj ornamenti; sporgono molto all' infuori della poppa, e sono congiunte alla loro estremità posteriore con una tavola posta verticalmente, ornata nello stesso modo delle ali mentovate; sulla quale si scrive il nome della filuca. In questo stesso luogo si fa un banco chiamato *bancaccia* ( BANCASSE ), destinato a servire di seggio al timoniero, qualora convenga di non disturbare con la manovella del timone quelli che trovansi sotto il felze. Allora il timoniere si trova situato dietro al timone, e la manovella si manovra in senso contrario del solito.

Seguono le proporzioni d' una filuca.

| | *Piedi.* | *Poll.* | *Lin.* |
|---|---|---|---|
| Lunghezza . . . . . . . . . . . . . . | 51. | 4. | — |
| Larghezza . . . . . . . . . . . . . . | 11. | 2. | — |
| Puntale . . . . . . . . . . . . . . | 3. | 3. | — |
| Inclinazione della ruota di poppa con qualche rotondità. . . . . . . | 6. | — | — |
| Slancio della ruota di prua . . . . . | 7. | — | — |
| Altezza del ponte a de' tagli dei fondi di dietro. . . . . . . . . . | 5. | 3. | — |
| Altezza simile davanti . . . . . . . . | 6. | 2. | — |
| Lunghezza del dragante . . . . . . . | 4. | — | — |
| Lunghezza del madiere maestro. . . | 4. | — | — |
| Suo acculamento . . . . . . . . . . . | — | — | — |
| Lunghezza delle ali . . . . . . . . . | 24. | — | — |
| Sporto della freccia o prua dalla ruota . . . . . . . . . . . . . . . | 18. | — | — |
| Lunghezza dell' albero di maestra . | 33. | — | — |
| Suo diametro . . . . . . . . . . . . | — | — | — |
| Lunghezza della grande antenna . . | 55. | — | — |
| Suo diametro . . . . . . . . . . . . | — | — | — |
| Lunghezza dell' albero di trinchetto. | 27. | 6. | — |
| Suo diametro . . . . . . . . . . . . | — | — | — |
| Lunghezza della sua antenna . . . . | 46. | — | — |
| Suo diametro . . . . . . . . . . . . | — | 3. | 9 |
| Distanza della ruota di prua dal centro dell' albero di maestra . . | 26. | — | — |
| Distanza dalla ruota di prua al davanti dell' albero di trinchetto . | 4. | — | — |

Il disegno d' una filuca si ha nella fig. 198.

FILUGA. *V. Filuca.*

FILUGONE, s. m. Specie di bastimento sottile, maggiore della filuga ordinaria.

FILZA, s. f. Si dà questo nome a due bozzelli di tre teste ciascuno, con due pulegge per testa, che sono stabiliti da una parte e dall' altra del bompresso alle sue trinche per passarvi delle manovre.

FIOCINA, s. f. FOENE. *Fish-gig.* Ven. *Fossina.* Istromento di ferro a guisa di tridente, con cinque o sette denti, o lunghe punte di acciajo lavorate a foggia d'amo, che si adatta ad una lunga asta di legno per colpire e prendere i pesci ( Fig. 203 ). Dicesi anche *pettinella.* Un uomo si mette sul bompresso o sul pennone di civada; e quando vede a passare o guizzare un pesce, lancia la fiocina per colpirlo, e la ritira subito per mezzo di una funicella già annessa all'anello dell'asta. Il ferro dell'asta è equilibrato con una massa di piombo posta all'altra estremità, e l'uomo prende l'asta a mezzo quando la vibra.

FIOCINIERE, s. m. HARPONEUR. *A harponeer.*

FIONCO. Termine di galera. Corda che passa per le pulegge della taglia di maestra e del taglione, sulla quale fanno forza i marinaj per issare l'antenna.

FIOR *d'acqua* ( A ). *A pelo d' acqua.* A FLEUR D'EAU. *Level with the surface of the water,* or *between wind and water.* Si dice per esprimere la superficie dell'acqua.

*Scoglio a fior d' acqua.* ROCHER A FLEUR D'EAU. *A rock on a level with the surface of water.*

*Tiro di cannone a fior d' acqua.* COUP DE CANON A FLEUR D'EAU. *A shot between wind and water.*

FIORI ( s. m. pl. ) *della nave.* FLEURS DU VAISSEAU. *Rong-heads* or *floor-heads.* Si dà questo nome alla parte interna di ciaschedun fianco della nave, compresa tra la contradormiente e l' estremità de' madieri, dove questi si uniscono con le cappezzelle. Si dà il nome di *serrette* o *veringole de' fiori* ( VAIGRES DES FLEURS ) alle serrette corrispondenti ai *majeri esterni de' fiori* ( BORDACES DES FLEURS ).

FIORIRE. V. *Inferire.*

FIOTTARE, v. n. *Ondeggiare tempestosamente.* FLOTTER. *To float. To hull.*

FIOTTO, s. m. FLOT. *Flood* or *tide.* Il flusso del mare. V. *Marea.*

*Fiotto.* ONDE. VAGUE. *Wave* or *Surge.* Gonfiamento e tempestoso ondeggiamento del mare agitato dal vento, o ripercosso da

qualche scoglio o costa. Si dica anche dei laghi e dei gran fiumi.

FIOTTOSO, add. *Ondeggiante*. FLOTTANT. *Floating*. *Holling*.

FISCHIETTO, s. m. *Zufolotto*. SIFFLET. *A call* or *boatswain call*. Istrumento da fiato che rende un suono acutissimo, a serve al capo dell' equipaggio per dare gli ordini, i quali si rilevano dai diversi intervalli e modulazioni del suono: serve a risparmio di voce, e per diffondere rapidamente i comandi.

*Dare un colpo di fischietto*. DONNER UN COUP DE SIFFLET. *To wind a call*. Fare un comando all' equipaggio col fischiatto. V' è sempre un colpo di preparazione che serve a comandar l' attenzione, al quale l' equipaggio risponde *comanda* ( COMMANDE ).

Il fischietto è ordinariamente d' argento, composto d'un tubo lungo circa sei pollici, all' estremità del quale è apposta una palla vota, e in questa è aperto un buco. Ogni diversa modulazione dello stesso significa ed esprime per convenzione un dato comando. L' uomo che ne tiene il becco alla bocca, e la palla con la mano, modula i suoni e li varia aprendo o chiudendo il buco della palla con no dito o con la palma della mano.

*Il nostromo* (MAITRE DE L'ÉQUIPAGE) porta questo strumento appeso alla bottaniera, ed i padroni degli schifi o palischermi lo tengono attaccato con una lunga catena d' argento che portano a tracolla con molti giri.

FISECCA. V. *Cartatucce*.

FISOLERA, s. f. PETIT CANOT ET LÉGER SANS COUVERTE POUR ALLER A LA CHASSE DES PLONGEONS. Sorta di barchetta sottile senza coperto che va velocemente a remi, così detta perchè con essa si va in mare all' uccellagione de' fisoli, che chiamansi anche *smerghi* (PLONGEONS. *Plungeons*).

FLAUTO, s. m. *Flute*. *Pinca*. FLUTE. *A dutch flight*. Grosso naviglio da carico ne' mari d' Olanda, i cui madieri sono piatti o con poco acculamento, non senti molto rotondi e gonfj, atto a portare molto carico e a resistere ai colpi di mare. La forma dei flauti a la loro alberatura, che è corta a proporzione del loro corpo, li rende molto pesanti e tardi alla marcia; ma hanno il vantaggio di navigare con poca gente. Sono alberati e attrezzati come le navi da guerra: portano da trecento sino a mille tonnellata ( Fig. 236 ).

La Francia ha anch' essa nella sua marina un numero di flaute chiamata *gabarre* ( GABARRES. *Store-ships* ), che sono egualmente costrnita per il carico, ma sono più *fregatate* di quelle degli Olandesi, e portano alquanti cannoni.

Si dà altresì il nome di *nave armata in flauto* o *fluta* ( VAISSEAU ARMÉ EN FLUTE ) a tutti i bastimenti che si fanno servire come magazzini, al seguito di un' armata navale o di bastimenti di trasporto, quantunque siano costruiti come le fregate o le navi.

Quando si arma in flauto una nave da guerra, si sopprimono tutti i cannoni della batteria bassa, e non vi si lascia che una parte di quelli della batteria alta. Non si destiona a quest' uso, se non che le navi meno atte ai combattimenti.

FLIBOTTO, s. m. FLIBOT. *Dutch fly-boat*. Sorta di bastimento olandese a fondo piatto, grosso ventre e poppa tonda. È un piccolo flauto, la cui portata per l'ordinario è al di sotto di cento tonnellate.

FLIBUSTIERI, s. m. pl. *Bucanieri*. FLIBUSTIERS. *Flibustiers* or *boucaneers*. È un nome derivato dall' inglese *Free booters*, cioè FRANCS-PILLEURS; *franchi predatori*. Questo nome si dava altre volte ai corsali o avventurieri, i quali si associavano nelle colonie francesi e inglesi dell' America, per andare a rubare agli Spagnuoli, a far loro la guerra per terra e per mare.

FLOCCO, s. m. FOC. *Jib*. Chiamansi con questo nome le vele triangolari, come le vele di straglio, le quali si orientano tra l' albero di trinchetto e quello di bompresso, o nei bastimenti che non hanno albero di trinchetto, tra quello di maestra e di bompresso. Le navi da guerra portano d' ordinario quattro flocchi.

*Il gran flocco*. LE GRAND FOC. *Standing-jib*. Il più elevato che s' issa sulla cima dell' albero di gabbia di trinchetto, e si mura all' estremità del bastone di flocco.

*Il secondo flocco* o *falso flocco* ( LE SECOND FOC ou FAUX FOC. *Fore-top stay-sail* ) che è inferito allo straglio dell' albero di gabbia di trinchetto, e si mura all' estremità dall' albero di bompresso.

*Il terzo flocco* o *controflocco* ( LA TROISIÈME FOC ou CONTRE-FOC ) si mura tra questo e il piccolo flocco.

*Il piccolo flocco* o *la trinchettina* ( LE PETIT FOC ou LA TRINQUETTE. *Fore-stay sail* ) segue la direzione dello straglio di trinchetto.

*Bastone di flocco*. BATON DE FOC. *Jib-boom*. V. *Bastone*.

*Flocco di mezzana*. *La vela di straglio di mezzana*. V. *Vela*.

*Trozza del gran flocco*. RACAMBEAU DU GRAND FOC. V. *Trozze*.

FLOTTA, s. f. FLOTTE. *A fleet of merchant ships.* Questo nome propriamente conviene ad una compagnia o unione di bastimenti mercantili i quali navigano di conserva. Si dà il nome di flotta, ma abusivamente, anche ad una squadra o ad un'armata navale.

*Flotte della China.* FLOTTES DE LA CHINE. Si dà questo nome all'unione di molti bastimenti chinesi, i quali si adunano a guisa di villaggi sopra i loro laghi e fiumi, e navigano insieme. Attraversano così uniti dei grandi intervalli, e fanno molto commercio. Tutti questi bastimenti sono insieme connessi con giunchi o *bambous*, intrecciati con legni, sostenuti da grosse travi, sulle quali si appoggia tutta la loro unione. Per far progredire queste ville galleggianti si servono di lunghe pertiche, con le quali le spingono o avanti o indietro. Vi è una grossa trave verticale all'indietro, cui si avvolge un cavo per amarrare e fermare la flotta quando occorre.

Oltre queste grandi flotte che sono come villaggi, ne' quali i padroni o proprietarj de' bastimenti passano la vita con le loro famiglie, vi sono nella China de' battelli semplici, ciascuno de' quali serve di dimora ad una famiglia. Non hanno nè vele nè remi, e si muovono col mezzo di un'asta a gancio.

FLOTTARE, v. n. *Fluitare. Galleggiare.* FLOTTER. *To be floating or water-borne.*

*Flottare dei legni.* FLOTTER DES BOIS. Condurre dei legni galleggianti sull'acqua.

FLOTTAZIONE, s. f. *Galleggiamento.* FLOTTAISON. *The part of a ship's side or outward planks which lye near or about the load-water line.* Quella parte della nave che si trova immersa sino a fior d'acqua.

*Linea di flottazione* o *linea di carico.* LIGNE DE FLOTTAISON ou LIGNE DE CHARGE. *Load-water line.* Linea d'acqua in carico.

*Flottazione* o *fluitazione di legnami.* FLOTTAISON DE BOIS.

*Fiumi* o *acque fluitabili* (RIVIÈRES FLOTTABLES), pei quali si possono condurre de' legni galleggianti.

FLOTTIGLIA, s. f. FLOTTILLE. *Flotilla.* Piccola flotta.

FLUITARE. V. *Flottare.*

FLUSSO, s. m. *Fiotto.* FLOT. FLUX. *The flood or flood-tide. Flux of the sea.*

*Flusso e riflusso.* FLUX ET REFLUX. *The tides or flood and ebb.* È il moto periodico delle acque del mare, che si chiama *Mareo* (MARÉE), cagionato dal passaggio della luna al meridiano. *Flusso* è l'ascesa del mare, e *riflusso* è quando il mare discende e si ritira dalle coste e dai lidi. V. *Marea.*

*Principio del flusso.* A MARÉE MONTANTE. *At new or young flood.*

*Fine del flusso.* FIN DU FLUX. *The end or last of the flood-tide.*

*Medio flusso.* DEMI-FLOT. *Half flood.*

*È flusso. Il mare monta.* IL Y A FLOT. *The tide flows, it is flowing water.*

*Il riflusso comincia.* LE JUSANT EST A SA FIN. *The flood-tide begins.*

FLUTA. V. *Flauto.*

FOCONE, s. m. CUISINE. *Galley or cook-room of a ship.* Veo. *Fogon.* V. *Cucina.*

*Il focone.* LA LUMIÈRE. *The vent or touch-hole.* Quel pertugio nel quale s'introduce la polvere che guida il fuoco alla camera del cannone. V. *Cannone.*

FODERA, s. f. DOUBLAGE. *Sheathing.* *Contrabbordo.*

*Fodera di rovere. Contrabbordo di rovere.* DOUBLAGE DE CHENE. *Oak sheathing.*

*Fodera* o *contrabbordo di abete.* DOUBLAGE DE SAPIN. *A sheating of deals.*

*Fodera di rame.* DOUBLAGE DE CUIVRE. *Copper sheathing.*

Lavoro che si fa qualche volta alle navi, e che si eseguisce in modi diversi. Uno di questi e il più antico consiste in una seconda *investizione* di asse di rovere o di abete, messe sopra la bordatura del vivo, dalla chiglia sino sopra la linea d'acqua, per l'oggetto di garantire la stessa bordatura dal morso della bisce o vermi di mare. Si foderano per lo più le navi che debbono navigare nei mari de' paesi caldi, dove questi vermi sono frequentissimi. Quando si fodera una nave con delle asse, s'incomincia dall'intonacare con pece il vivo della stessa, cui si applica della borra, dalla cartaccia grigia, fatta di vecchio cordame incatramato, del vetro pesto, o tal altra materia che si giudichi atta ad impedire che i vermi, i quali trapassassero col loro morso la fodera, non penetrino nella bordatura del vivo: sopra questo intonaco si applicano le asse, e s'inchiodano con lo stesso andamento delle file e corsi dei majeri o della bordatura.

Gl'Inglesi si avvisarono da molti anni di foderare le loro navi con de' fogli di rame, e ne fecero la prova con buon successo, prima sopra alcune fregate e corvette; poscia quest'uso è divenuto generale anche per le navi, e fu adottato da per

tutto. S' immaginò anticamente in Francia per lo stesso fine di coprire tutta l' opera viva della nave con dei chiodi di ferro a testa larga e triangolare, contigui, a modo di chiudere il passo ai vermi. Questa maniera si chiama più particolarmente *magliettatura* ( MAILLETAGE ); ma non è da pararagonarsi all' altra, perchè l' acqua salsa corrode il ferro e non fa altrettanto sul rame; il rame però costa molto più.

Da alcuni anni si avvertì che il rame con cui si foderano la navi, cagiona la corrosione e la distruzione del ferro che gli è vicino, ciò che induce grande pericolo nelle navi foderate di rame. Per rimediare a questo maggiore inconveniente, si è preso il partito di servirsi della chioderia di rame nella costruzione delle navi; così vi s' impiega minor numero di chiodi di metallo, e maggiore quantità di caviglie. Tutt' i ferramenti che si avvicinano al rame, e sopra tutto le bandelle del timone, si fanno dello stesso metallo, cioè col rame.

In Francia e in Inghilterra si applica alla carena della nave, prima di foderarla, uno strato o più d' uno, di sevo, e sopra il sevo della cartaccia bruna, della tela o della sargia leggiera. I chiodi co' quali si assicurano i fogli di rame sono a testa piatta, e si dispongono assai vicini a regolarmente.

In Olanda, nell' arsenale dell' ammiragliato, ho veduto nel 1789 a mettere i fogli di rame sul vivo della nave nudo, e senza interporvi tela o carta. Il capo di quell' arsenale, Guglielmo May, uomo istrutto e che teneva costantemente questa pratica, mi assicurò che la fodera si adatta meglio, e che non restando verun intervallo tra il vivo e la fodera, non vi s' introduce, nè vi si può soffermare l' acqua del mare, e per conseguenza la fodera sta più salda.

*Fodera o controbbordo del timone*. DOUBLAGE DU GOUVERNAIL. V. *Timone*.

FODERARE, v. a. DOUBLER. *Foderare una nave. Foderare il vivo di una nave*. DOUBLER UN VAISSEAU. DOUBLER LE FRANC BORD D'UN VAISSEAU. *To sheath a ship, whith boards or copper etc.* Rivestire l' opera viva della nave di tavole, di fogli di rame o di qualche altra materia, per impedire che le tavole della bordatura non siano corrose dai vermi di mare. V. *Fodera*.

*Foderare una gomona*. FOURRER UNE CABLE. *To serve a cable*. V. *Fasciare*.

FOGON. V. *Focone*.

FOGONATURA, s. f. Voc. Ven. ETAMBRAIE. *Partner*. *Mastra, buco per gli alberi e per l' argano*. L' apertura ne' ponti per cui passa un albero o l' argano per arrivare alla sua scassa o mischia.

*Fogonature dell' argano*. ÉTAMBRAIE DU CABESTAN. *Partner of the capstern*.

*Fogonatura della tromba*. ETAMBRAIE DE LA POMPE. *Partner of the pump*.

*Fogonatura dell' albero di trinchetto*. ÉTAMBRAIE DU MAT DE MISAINE. *Partner of the fore-mast*.

*Fogonatura dell' albero di mezzana*. ÉTAMBRAIE DU MAT D'ARTIMON. *Partner of the mizen-mast*.

*Fogonatura dell' albero di maestra*. ÉTAMBRAIE DU GRAND MAT. *Partner of the main-mast*.

FONDA. *Essere alla fonda*. ETRE AU MOUILLAGE. *To ride at anchor or to be moored*. Aver dato fondo, essere ancorato. *Galera alla fonda*. Galera ancorata, ormeggiata.

FONDAMENTA. V. *Riva murata*. *Molo*.

FONDO, s. m. FOND. *Bottom or ground*. Qualità di fondo o terreno, o la materia di cui il fondo è composto, fango, sabbia, roccia ecc. Quando s' indica lo scandaglio di un fondo, cioè l' altezza, si debb' esprimerne anche la qualità, per sapere se è buono o cattivo, onde risultano varie denominazioni, secondo l' indole del terreno che vi s' incontra.

*Fondo di sabbia*. FOND DE SABLE. *A sandy ground or bottom*.

*Fondo fangoso*. FOND VASEUX. *An oozy ground*.

*Fondo d' argilla*. FOND D' ARGILE. *Clay ground*.

*Fondo di conchiglie*. FOND DE COQUILLAGE. *A shelly ground*.

*Fondo misto di sabbia e conchiglie*. FOND MELÉ DE SABLE ET DE COQUILLAGE. *A sandy ground with some shells*.

*Fondo di rocce*. FOND DE ROCHES. *A rocky ground*.

*Fondo verde*. FOND DE PRÉ. *Green bottom*.

*Fondo di ghioja*. FOND DE GRAVIER. *A gravelly ground*.

*Buon fondo, di buona tenuta*. Buon tenitore. BON FOND. FOND DE BONNE TENUE. *A good anchoring ground*. Quello che non è con rocce o coralli, e che non è troppo duro nè troppo molle, nel quale l' ancora facilmente s' intacca e si tiene ferma. I migliori fondi sono di fango duro e di sabbia bianca.

*Vi è del fondo*. IL Y A DU FOND. *Here is ground*. Quando in qualche paraggio si può

trovare il fondo coo lo scandaglio. *Non vi è fondo* (IL N'Y A POINT DE FOND. *THERE IS NO BOTTOM*), quando non si trova fondo coo uoo scandaglio di 150 a 200 braccia.

*Fondo di aghi.* FONO D'AIGUILLES. *A GROUND ABOUNDING WITH POINTED SHELLS.*

*Fondo.* FONO. *DEPTH OF WATER.* Si dice per esprimere la profondità d'acqoa in qualche luogo del mara, cioè il numero delle braccie tra la superficie dell' acqoa ed il fondo.

Quiodi si dice v'è *molto fondo a una costa o a una rada* ( IL Y A GRAND FONO. *THERE IS GOOD DEPTH OF WATER THROUGHOUT THIS BAY* ), cioè v' è da per tutto questo fondo acqua bestante per qualunque bastimento.

*Vi sono venti braccio di fondo.* IL Y A VINGT BRASSES OE FONO. *THERE IS TWENTY FATHOMS WATER.*

*Piccolo fondo o poco fondo.* PETIT FONO ou PEU OE FOND. *SHALLOW GROUND.*

*Basso fondo.* BAS-FOND. *SHALLOW WATER.* Dova la profondità è piccola ed i bastimeoti rischiano d' arrenarsi.

*Alto fondo.* HAUT FONO. *A GROUND NEAR THE SURFACE OF THE SEA, BUT WHERE THERE IS SUFFICIENT DEPTH OF WATER, FOR A SHIP TO SAIL OVER IT.* Luogo del mare dove il fondo è poco lontano dalla superficia, ma vi è non pertanto acqua bastante per il passaggio di un bastimento.

*Colare a fondo.* COULER A FONO. ALLER A FONO. *TO SINK OR TO GO TO THE BOTTOM.* Ven. *Andar per occhio.*

*Fondo d' una carretta di cannone.* FOND ou SOLE O'UN AFFUT. V. *Sola.*

*Fondo di stiva.* FOND OE CALE. *THE HOLD OF A SHIP.* La parte più bassa dell' interno della neve.

*Fondo di vela.* FONO D'UNE VOILE. CREUX ou SEIN O'UNE VOILE. *FOOT OF A SAIL.* La parte ioferiore della vela.

*Fondo di vela.* FOND O'UNE VOILE. *BUNT OF A SAIL.* Significa aocora la curvatura o concavità della vela.

*Fondo di gabbia.* FONDOE LA HUNE. *A FLOORING OF A TOP OR PLATFORM.* La piattaforma della gabbia.

*Fondo d' una nave.* FONO O'UN VAISSEAU. *BOTTOM OR FLOOR OF A SHIP.*

*Bastimento a fondo piatto.* BATIMENT A FONO PLAT. *A FLAT-BOTTOMED SHIP.*

*Serrette di fondo.* BORDAGE OE FOND. VAIGRES OE FOND. *THE THICK STUFF AND CIELING PLACED NEXT TO THE KEEL OVER ALL THE FLOOR-TIMBERS.*

*Dar fondo alle velc.* MOUILLER SOUS VOILES. *TO DROP THE ANCHOR WHILST THE SAIL ARE YET ABROAD.*

*Dar fondo. Ancorarsi.* JETER L'ANCRE. MOUILLER. DONNER FOND. METTRE LE VAISSEAU SUR LE FER. *TO CAST ANCHOR, TO COME TO AN ANCHOR, TO LET GO AN ANCHOR, TO BRING UP.*

*Ci siamo ancorati a dieci braccia di fondo.* NOUS MOUILLAMES PAR DIX BRASSES OE FOND. *WE ANCHORED IN TEN FATHOMS WATER.*

*Lasciar cadere i fondi d' una vela.* LAISSER TOMBER LES FONDS D'UNE VOILE. Quando si mollano d' un tratto gl' imbrogli delle vele.

FONTE, s. m. GRANDE ÉCOUTILLE. *MAIN HATCHWAY.* La boccaporta maggiore. V. *Boccaporta.*

FORANEO, add. FORAINE. *Una rada foranea.* UNE RADE FORAINE. *AN OPEN ROAD.* È un sorgitoro o encoraggio, dove le navi eono al largo di una costa la quale ha poca insenatura, e dove per cooseguenza non sono difese che da un lato, restando l'altro ioteramente esposto al vento e al mare.

*Vento foraneo.* VANT DU LARGE. *A SEA WIND.* Quello cha vieoe dal mare.

FORARE, v. a. *Succhiellare. Trivellare.* PERCER. *TO BORE.* Aprire de' fori oe' legnami per passarvi le caviglie e i perni che connettono i membri della nave.

FORATORE, s. m. *Succhiellatore. Trivellatore.* PERCEUR. *THE ARTIFICER THAT BORES THE HOLES FOR THE TREE-NAILS, BOLTS, AND ALL THE IRON-WORKS IN A SHIP.* Artefice destinato a fare con foratoj, succhi o trivelle più o meno longhe e di diverso diametro i buchi necessarj oe' membri, majeri e legnami, dei quali è composto un bastimento, per piantarvi i chiodi, caviglie e perni che servono a tenerli al loro luogo. Questo lavoro che comprende auche quello di situare, chiodare o fermare tutte le ferramenta di una nave, è di tale importanea e richieda una tale istrusione e atteozione, che se ne fa un mestiere a parte. I foratori hanno in ciascun porto o cantiere un capo che li dirige, e si chiama *maestro foratore* o *maestro trivellatore* ( MAITRE PERCEUR ).

FORATOJO, s. m. *Succhio. Succhiello. Trivella.* TARRIÈRE. LACERET. *AUGER.* Strumento con che si fora. V. *Succhio.*

FORBICI, s. f. pl. Sono due archi, uoo nel principio, l'altro nel fine della poppa nelle galere, sopra i quali si posa la freccia per sostenere la copertura della stanza del comandante.

FORCA, s. f. FOURCHE. Si dà questo nome ad un apparecchio fatto con duc forti bighe, disposte sull' alto ad angolo acuto, e serva

per inalberare on bastimento, o per altre operazioni di forza nell'interno di un porto.

*Forche di carena.* FOURCHES DE CARÈNE. *Forcks.* Sono piccole forche di ferro attaccate a lunghi manichi o pertiche di legno, che servono nel bruscare le navi a prendere i fagotti per accenderli e portare il fuoco nelle parti più alte della carena, e generalmente per disporre e regolare il fuoco in questa operazione.

FORCACCI, s. m. pl. FOURCATS. *The crotches or floor timbers, in the fore and after parts of a ship.* Si dà questo nome ai madieri della parte davanti e di quella di dietro della nave, i quali hanno la forma di una Y, o di cui l'angolo è più acuto e il piede più allungato, a misura che si avvicinano di più alle estremità della nave. Considerando la maniera nella quale è costruita e messa insieme ogni costa, e supponendo che la figura della costa sia più acuta, il forcaccio terrà il luogo del madiere, ed il mezzo forcaccio quello di mezzo madiere (Fig. 206).

*ff Forcaccio.* FOURCAT. *A crotch.*

*gg Mezzo forcaccio.* DEMI-FOURCAT. *A cross-chock.*

I forcacci sono rispetto ai mezzi forcacci, ciò che sono i madieri rispetto ai mezzi madieri.

Chiamansi altresì *mezzi forcacci* (DEMI-FOURCATS. *The cross-chocks, or the timbers of a ship in the fore and after parts of the hold in french ship-building*) i pezzi *h h*, due da' quali accoppiati, formano un forcaccio, ciò che si fa quando non si ha legname delle dimensioni occorrenti per farli di un solo pezzo.

Chiamansi ancora *forcacci di porche o zangoni* (FOURCATS DE PORQUES. *The crotches of the riders, or floor-timbers of the riders, in the fore and after-hold*) i madieri delle porche davanti o di dietro della nave, i quali parimente hanno una forma più acuta e grande acculamento.

*Forcaccio di apertura.* FOURCAT D'OUVERTURE. *The lower transom.* È la più bassa barra dell'arcaccia, la quale s'incastra sul davanti della ruota di poppa, o riceve alle sue due estremità i piedi delle alette.

*Forcaccio orizzontale.* FOURCAT HORIZONTAL. GUIRLANDE. *Breast-hook or fore-hook.* V. *Ghirlanda. Gola.*

FORCADE *di ferro per la pavesato.* Ven. V. *Candellieri di bastingaggio.*

FORCAMI, s. m. pl. GENOUX. *The first futtocks. Knees.* V. *Cappezzella.*

FORCAMELLI. V. *Scarmotti.*

FORCOLA, s. f. Ven. Quel pezzo di legno che sorge dal capo di banda delle barche a remi, ed ha un incavo al quale si appoggia il girone o manico del remo per vogare. V. *Gondola.*

FORI o *aperture per dar luce. Spiragli.* HUBLOTS. PETITS SABORDS. *Light-ports. Opening or hole in the deck for the whip-staff.* Si dà questo nome a delle piccole aperture che sono destinate a dar aria e luce, o a stanze e camere, o allo spazio tra i ponti, quando l'ondeggiamento del mare vieta di aprire i portelli. Queste aperture sono di figura bislunga, e sono chiuse da un mantelletto che si muove orizzontalmente, i gangheri del quale sono nel lato anteriore, affinchè, quando il mare si distende sul fianco della nave, li chiuda, spingendoli dal davanti all'indietro, e quindi entri meno acqua.

Questi fori nella bassa batteria d'una nave sono fatti in ogni intervallo tra i portelli, e più alti de' portelli de' cannoni, onde essere più difesi dal mare. Da alcuni anni s'immaginò d'aprirli ne' portelli medesimi.

In alcune fregate sono disposti in ciascun intervallo tra i portelli, in modo da poter servire anche d'aperture pei remi.

FORMA, s. f. *Bacino.* FORME. BASSIN. *A dock for repairing and building of ships; a dry dock.* Spazj o cantieri scavati a più piedi di profondità sotto la maggiore altezza del mare, circondati di mura, corrispondenti per la loro pianta alla forma delle maggiori navi, coll'intervallo occorrente tutto all'intorno pei lavoratori destinati a racconciare o costruire le navi.

Bacino si dice propriamente lo spazio destinato per un bastimento solo; forma, quando vi sono due bacini disposti uno dopo l'altro.

Il fondo di questi vasi è molto più basso della superficie del mare nella sua maggiore altezza, ed anche della superficie del mare basso; ed essendo essi disposti nella figura d'un ovale, e in lunghezza a guisa di un canale verso il mare o verso la riviera che forma il porto, perciò dalla parte del mare vi è una porta di due imposte, la quale si chiode per impedire il passaggio dell'acqua.

Quando si vuol introdurre una nave nel bacino per raddobbarla, la che riesce molto più comodo del carenaggio ordinario per visitarne tutte le parti che stanno immerse, si sceglie il momento del mare alto, e aperte le porte del bacino, livellata che in esso

sia l'acqua coo quella del mare, estra la nave: questa si assicura o si puotella tutto all'iotoroo: ehiudoosi le imposte del bacino a mare basso, e col mezzo di trombe o di biodoli idraulici o d'altre macchine si esaurisce l'acqua che rimane nel bacioo.

Coo eiò restando la nave a secco, messa sul cantiere e beo puntellata da per tutto, si può lavorarvi comodameote in tutte le parti, levarne alcuni pezzi per sostituirne degli altri, compresa anche la chiglia ed altre parti del foodo, e qoando il raddobbo è compiuto e la nave è careoata, si aprono le porte del baeioo, si rimette la oave a galla e si fa useire.

Vi è molta varietà di pratiche oella costrusiooe de' bacini e nelle particolarità di questi lavori oe' varj porti, ed appresso diverse oazioo marittime.

FORME, s. f. pl. Ven. *Maestre*. LISSES. RIBBANDS. Lunghi pezzi di legoo sottili e pieghevoli che servono di guida oel disporre le coste de' bastimeoti.

*Forme di costruzione. Forme delle coste.* LISSES DE CONSTRUCTION. LISSES DES COUPLES. RIBBANDS. Sooo pezzi luoghi e sottili che s' inchiodano sulle oonce o coste di levata, formando uo certo oumero di fasce o cioture, le quali determinano e tengono in figura nel tempo della costruziooe lo scheletro della nave sin che siano poste le bordature e le ineinte. Servooo a dedurre la figura delle coste di riempimento, e a dare il garbo a tutto il bastimeote. Queste forme in generale hanno una grossezza egoale a un dipresso al terzo della grossezza dei membri; e la loro larghezza supera di mezzo pollice la loro grossezza. Esse si dispongono dipendentemeote dalle linee geometriche segnate sul pisoo del costruttore, nel quale parimeote si chiamaoo *forme* o *moe tre* (LISSES. LINES). Si possono vedere all' articolo *Costruzione* le posizioni e denominazioni di qoeste differenti forme, e eiò ehe appartiene alla loro delineazione e oso.

*Forma del forte. Forma della bocca.* LISSE DU FORT. THE EXTREME BREADTH-LINE. V. *Forte*.

*Forma de' tagli de' fondi.* LISSE DES FAÇONS. RISING-LINE OR FLOOR-RIBBAND. La maestra che determina lo stellato del fondo, cioè l' acculamento crescente de' madieri dal mezzo della nave alle soe estremità.

*Forma del fondo.* LISSE DE FOND. A RIBBAND BETWEEN THE FLOOR-RIBBAND AND THE KEEL. E ona maestra tra quella de' tagli de' foodi e la chiglia.

*Forma delle opere morte.* LISSES DES ŒUVRES MORTES. RIBBAND OF THE UPPER WORKS OR TOP-TIMBER RIBBANDS. Le maestre che determinano la curvatura esterna dell' opera morta del bastimento.

*Forme de' castelli.* LISSES D'ACCASTILLAGE. RAILS. Sooo quelle che determinano l' altezza finale del discolato della nave e di quello de' castelli di poppa e prora e del casseretto. Hanno questo nome non solamente le linee tracciate nel disegno dal costruttore e le forme applicate nell' atto della costruzione prima d' apporvi la bordatura, ma anche le ioeinte che fregiano la oave in questa parte, allorchè è finita ed eseguita la sua costruzione.

*Forme del discolato.* LISSES DU PLAT BORD. THE DRIFT-RAILS. Ven. *Maestra del capo di banda.*

*Forme della fregiata del discolato.* LISSES DE VIBORD. WAIST-RAILS.

*Soghe o forme dello sperone.* LISSES DES HERPES. RAILS OF THE HEAD. Pezzi di legno curvi ehe partono dall' ultima costa di prora e vanno a terminare dietro la figura o liooe, facendo parte dell' oroamento dello sperone. V. *Sperone*.

*Forme delle battagliole, filari delle battagliole.* LISSES DE BATAYOLES OU FILARETS DE BATAYOLES. ROUGH-TREE RAILS. Que' filari che si dispoogono sopra i candellieri della battagliole e ne formano il parapetto.

FORNELLO (s. m.) *del timone*. DROSSE DU GOUVERNAIL. THE TILLER-ROPE. È un cavo bianco che avvolto con cinque giri al tamburo o cilindro della ruota del timooe, serve a farlo girare. La ruota è sul cassero; quindi le due estremità della corda attraversano verticalmente i ponti per due buchi fatti con questo oggetto oel tavolato del cassero e del secoodo poote, sino alla santa Barbara, dov' è la manovella del timooe. Al loro ingresso nella santa Barbara, i due capi della corda passano eiaschedooo dalla sua parte per una rotella, situata al luogo del loro passaggio a traverso del secoodo ponte; iodi trovano una puleggia attaccata a ciascuoo de' due bordi del bastimento, che reude orizzontale la loro direzione, e ritornano ad allacciarsi, ciascuno dalla sua parte, all'estremità della manovella che è guernita a questo fioe di due occhietti di ferro.

In queste modo, quaodo si fa girare la ruota del timone, si avvolge più o meno al cilindro o tamburo uno dei capi della

corda, e l'altro capo si svolge, e discende di nuovo a misura che il prime ascende. Con ciò si guida la manovella a diritta o a sinistra, secondo l' occorrenza.

Questo artificio o potenza meccanica è necessaria ne' bastimenti grandi, i quali non possono essere governati, come i piccoli, a manovella libera, cioè coll' azione immediata del timoniere sulla manovella.

FORNO, s. m. VOUTE. *THE COUNTER OF A SHIP.*

*Forno di poppa o forno grande della nave.* LA GRANDE VOUTE. *THE COUNTER OR LOWER COUNTER.* È la facciata concava della poppa che sporge all'indietro, con forma rotonda dal dragante che le serve di base alla soglia de' portelli di santa Barbara, sino alla barra dello scudo a livello del secondo ponte (Fig. 353 M M).

Questo sporto del forno è necessario per il passaggio della testata del timone al di sopra del secondo ponte, alla quale si possa applicare una manovella, nel caso che la manovella inferiore si rompesse. Il buco che si fa nel mezzo del forno per il passaggio della testata del timone, si chiama la *losca.* (LOUVE. *THE PARTNER OF THE RUDDER*).

A destra e a sinistra del timone sono aperti i portelli di ritirata di santa Barbara, e ai lati parimente di tribordo e babordo vi sono le piccole aperture o feritoje, per le camere del capo cannoniero e dello scrivano.

Il forno è coperto di asse poste orizzontalmente che posano sopra braccinoli verticali, chiamati *braccinoli del forno* (JAMBES DE CHIEN. MONTANS DE VOUTE) (Fig. 352 R).

*Il piccolo forno.* LA PETITE VOUTE ou LA VOUTE DE LA GALERIE. *THE COVE* (Fig. 352 e 353 N N). È un'altra facciata concava della poppa sopra la galeria cui essa serve di cielo. Ha un piccolo sporto per mettervi il tendaletto di galeria immediatamente sotto il coronamento. Presentemente in pressuchè tutte le navi da guerra si dà uno sporto considerabile a questo forno, onde serva a mettere egli solo la galeria al coperto dalla pioggia, senza bisogno di tendaletto.

*Nave che ha molto forno.* VAISSEAU QUI A BEAUCOUP DE VOUTE. *A SHIP THAT HAS A VERY HOLLOW COUNTER.* Significa che il forno ha uno sporto assai considerabile all' indietro del dragante. V. *Poppa.*

FORNO, s. m. FOUR. *OVEN.* È una cassa di legno, nella quale si mura un forno di mattoni, che serve a cuocere del pane per gli ammalati e per una parte dell' equipaggio. Questo forno nelle navi di linea è per l'ordinario situato sopra il secondo ponte, sul davanti delle cucine o vicino al parapetto di prua, sotto il castello. Si hanno le stesse precauzioni per difendere dal fuoco i legni che gli sono vicini, come per le cucine. V. *Cucina.*

FORO, s. m. *Buco.* TROU. *HOLE.* *Apertura rotonda che si fa ne' legni col succhiello o verrina.* LE TROU QUE LA TARRIÈRE FAIT DANS LES BOIS. *THE HOLE WHICH THE AUGER HAS MADE.* V. *Buco.*

FORTE (s. m.) *d' una nave.* FORT D'UN VAISSEAU. *THE EXTREME BREADTH OF A SHIP. THE BEARINGS.* È la parte più larga del corpo della nave, non solamente nel mezzo, ma in tutta la sua lunghezza e in ogni costa. Il forte debbe sempre essere sopra la linea d'acqua del bastimento a giusto carico, affinchè trovi maggiore resistenza dal fluido a misura che s' immerge nell' acqua, allorchè sbanda o per lo sforzo delle vele, o quando il vento è di traverso o scarso. Se non è così, o per difetto di costruzione o per soverchio carico, si dice che la nave ha il suo *forte annegato* (SON FORT NOYÉ).

*La nave ha il suo forte alto.* LE VAISSEAU A LE FORT HAUT. *THE SHIP'S BEARINGS ARE HIGH.*

*Il forte del nostro bastimento è bassissimo.* LE FORT DE NOTRE BATIMENT EST TRÈS-BAS. *OUR SHIP'S BEARINGS ARE VERY LOW.*

*Linea del forte.* LIGNE DU FORT. *EXTREME BREADTH-LINE.* Nel piano d'un bastimento dicesi una linea la quale, partendo dalla ruota di prora e andando sino alla ruota di poppa a una certa altezza, passa per tutti i punti delle maggiori larghezze delle coste. Questa linea debb'avere una curvatura dolce, bene seguita, senza angoli o risalti risentiti, per qualunque verso che essa si guardi.

*Forma del forte.* LISSE DU FORT. *EXTREME BREADTH-RIBBAND.* La forma o maestra che determina l'andamento della linea del forte.

FORTUNA, s. f. *Burrasca.* FORTUNE. *A SUDDEN STORM.*

*Fortuna di mare.* FORTUNE DE MER. *AN ACCIDENT OR DAMAGE OCCASIONED BY STORM OR HIGH SEA.* S'intendono tutti gli accidenti ed avarie che possono accadere ad un bastimento per la burrasca, mar grosso, tempo cattivo ed altre simili cagioni.

*Vela di fortuna.* VOILE DE FORTUNE ou TREOU. *CROSS-JACK-SAIL OR THE SQUARE SAIL*

*or a sloop*. Vela quadra delle tartane e galere, della quale non si servono se non che con tempo estivo o coo vente in poppa. Quando il vento diviene troppo forte per la vela latina di tali bastimenti, allora si abbassa l'antenna e s'issa in suo luogo un piccolo pennone che porta una vela quadra di minore superficie. Le *sloops*, le goleotte ed altri bastimenti a vele auriche hanno anch'esse delle vele di fortuna; e sono così nominate, perchè servono essenzialmente con venti forti e per fare vento in poppa in una burrasca.

*Pennone di fortuna*. VERGUES DE FORTUNE. *Cross-jack-sail yard, in sloops, schooners*. È il pennone che serve all'indicata vela di fortuna.

*Albero di fortuna*. MAT DE FORTUNE. *Jury-mast*. Albero che s'impiega provvisionalmente per rimpiazzarne uno che siasi perduto o rotto nella burrasca.

*Sartie di fortuna*. HAUBANS DE FORTUNE ou FAUX HAUBANS. *Preventer-shrouds or swifters*. V. *Sartie*

FORTUNALE, s. m. ORAGE. GROS TEMPS. TEMPETE. *Stormy, blustering weather*. Fortuna, burrasca, temporale pericoloso.

FORZA, s. f. *Far forza*. FAIRE FORCE. Impiegare il maggior vigore in qualunque operazione. *Fare forza di vele*. FAIRE FORCE DE VOILES. *To crowd sail; to make much sail*. Spiegare al vento tutte le vele che il bastimento può portare, per marciare con velocità. Questo non si fa se non che nei casi di grande premura, se il vento è molto fresco, perchè il bastimento resta esposto al pericolo che si rompano i suoi alberi, i suoi pennoni o di sofferire grande avaria nei suoi attrezzi, ed anche a rovesciarе, se il bastimento non sia ben fatto o sia male savorrato.

*Fare forza di remi. Andare a voga arrancata*. FAIRE FORCE DE RAMES. *To pull hard with the oars*. Vogare con tutto lo sforzo possibile.

*Far forza a traverso de' diacci*. FORCER A TRAVERS LA GLACE. *To force through ice*. Farsi strada e passaggio ne' mari ghiacciati, a traverso de' diacci non molto grossi, rompendoli e separandoli coll' urto del bastimento.

FORZARE, v. n. FORCER. Lo stesso che far forza.

*Fare vento in poppa forzato*. FAIRE VENT ARRIÈRE FORCÉ. *To scud in a storm*. È trovarsi costretto, in un forte colpo di vento o in una burrasca, per sicurezza del bastimento, a correre in poppa, ancorchè questo sia fuori della sua rotta; ciò che non si dee fare se non che quando non si può stare alla cappa.

*Tempo forzato*. TEMPS FORCÉ. COUP DE VENT FORCÉ. *A stress of weather*. Un vento straordinario, un colpo di vento molto violento.

FORZATO, s. m. FORÇAT. *A convict*. Uomo che è stato condannato alla galera per delitti o che s'impiega per forza ne' porti ai più faticosi lavori. I forzati sono incatenati a due a due. Chiamansi anche galeotti; ma questa parola non si dovrebbe più usare, dove non si hanno più galee armate e dove i forzati non servono a vogare nelle galee. V. *Bonavoglia*.

FOSSA (s. f.) *delle gomone*. FOSSE AUX CABLES. *The cable-stage*. *Camera delle gomone*. È sotto il pagliolo di stiva verso prua.

*Fossa de' lioni, camera delle sartie*. FOSSE AUX LIONS. *Boatswain's store-room*. V. *Deposito*.

FOSSINA. V. *Fiocina*.

FOSSO. *Ammainare in fosso*. AMENER LES VOILES EN PAQUET. *To strike the sails a-main, all together in a hurry*. V. *Alberatura*.

FRANCO, add. FRANC.

*Franco d'acqua*. FRANC D'EAU. *Free of water*. Si dice di un bastimento dal quale si è votata tutta l'acqua coll' azione delle trombe.

*Franco*. VENT FRANC. *An easy wind*. Si dice del vento un poco largo e non al più presso, che permette di continuar bene la rotta.

Parimente si dice che con un tale vento *le boline sono franche*. LES BOULINES SONT FRANCHES. *The bow-lines are easy*.

FRANCHI, s. m. pl. FRANCS. Nome che i Turchi e i Levantini danno agli Europei occidentali.

FRANGENTI, add. *Rompenti*. BRISANS. *Breakers*. Rocce che si sollevano sino a fior d'acqua o sopra di essa, nelle quali vanno a rompere le onde del mare. Nelle carte marine si figurano con delle croci ripetute in questo modo + + + + + +

FRASCHIA, s. f. TABLETTE. *The rising-staff*. Tavoletta sottile e stretta sulla quale i maestri d'ascia e costruttori segnano le misure dell' acculamento e dell' andamento della stella ne' fondi, rilevate dal piano della nave disegnato in grande nella sala

di costrozione per configurare, squadrare e disporre a luogo i pezzi del legname.

FRASCONI ( Ven. ), s. m. pl. V. *Senali.*

FRASSINO, s. m. FRENE. *Ash.* Specie d'albero. V. *Legname.*

FRECCIA, s. f. *Bittalò. Mastio.* FLÈCHE. BERTHELOT. *THE PROW, IN LATINE VESSELS.*

*Freccia* è la parte anteriore del bastimento. Alla voce *sperone* è descritta la costruzione di questa parte della nave.

*Freccia* o *bittalò* è propria de' bastimenti latini. V. *Bittalò.*

*Freccia* o *balestriglia.* FLÈCHE OU ARBALÈTE. *A CROSS-STAFF.*

*Freccia dell' albero.* Ven. *Vareo.* FLÈCHE DU MAT. *THE POLE OF A MAST.* È la parte superiore o la cima degli alberi di pappafico e di belvedera che si lascia nuda sopra l' incappellatura.

Ne' bastimenti di commercio questa freccia non è che di due o tre piedi, per dare un poco di grazia all' alberatura; ma nelle fregate e nelle navi da guerra, queste frecce hanno da dodici a venti piedi di lunghezza, secondo la grandezza del bastimento: servono nel bel tempo a sostenere i contrappapafichi; e altronde sono necessarie per istabilirvi le bandiare e altri indizj di comando o pei segnali.

*Freccia del bompresso.* FLÈCHE DU BEAUPRÉ. *THE POLE OF THE BOWSPRIT.* È un pezzo di legno piatto che si mette qualche volta sopra il bompresso, a raso del collare di trinchetto; si appoggia con una estremità contro l' albero di bompresso, e si affronta coll' altra sul castello di proa, contro un tacchetto forte posto tra le bitte o maimoni di scotta del parrocchetto, al piede dell' albero di trinchetto. Quindi la freccia di bompresso sostiene quest' albero negli sforzi del beccheggio, con sollievo dal barbagianni, e resiste agli sforzi degli stragli di trinchetto e di parrocchetto.

*Freccia* è un luogo legno fermato sopra le forbici della camera a poppa della galea, nel quale sono inchiodate le garitte per sostenere il panno che cuopre e circonda la camera stessa ( Fig. 35 *b* a ).

FREGATA, s. f. FRÉGATE. *A FRIGATE OF WAR; A FIFTH RATE MAN OF WAR.* Nave da guerra guernita come le navi di linea, che somiglia ad esse in tutte le sue manovre, e non ne differisce se non che per essere più piccola, e perchè ha una sola batteria. Le fregate hanno per lo più da ventisei a quaranta cannoni del calibro da dodici a diciotto nella batteria, e di sei ad otto nei castelli di prua e di poppa. Con venti cannoni o meno non chiamansi più fregate, ma *corvette.* Nella fig. 237 si è rappresentata una fregata alla cappa.

Le fregate si mettono al quinto rango della navi da guerra. Non possono stare in linea e battersi in una squadra, ma sono utilissime per andare alle scoperte, per dare la caccia, per portare degli avvisi, per dare dei soccorsi e proteggere i bastimenti disarmati. Quindi si distaccano dal corpo dell'armata per incrociare sul mare, per convogliare una flotta di bastimenti mercantili e per diversi altri oggetti che chiedono speditezza, al che sono più atte di quello che siano le navi grosse, essendo già costruite per la pronta marcia e più leggieri di legname.

Una buona fregata dee marciare velocemente e principalmente stretta al vento: ella dee burinare quanto è possibile, manovrarsi facilmente e governare con prontezza. Perciò si dà loro maggiore longhezza, de' fondi fini e de' tagli delle opere elevati, con un' alberatura a proporzione più alta di quella delle navi da guerra. Bisogna però che queste qualità non diminuiscano la loro stabilità; perciocchè debbono essere reggenti alla vela, comportarsi bene nel mar grosso, levando agilmente sull' onda e non imbarcando acqua ne' colpi di mare, al che restano esposte e soggette quando si vuol attribuire loro una grande rientrata. Un altro difetto della grande rientrata, molto comune in alcune fregate moderne, egli è che l'angolo delle sartie non si trova abbastanza aperto, ed il loro effetto è minore, per l'oggetto di assicurare e tener fermi gli alberi.

*Fregata ripetitore.* RÉPÉTITEUR. *THE SHIP WHICH REPEATS THE SIGNALS IN A FLEET.* Ripete i segnali ordinati dal comandante, affinchè siano osservati da tutti i bastimenti della flotta.

*Fregata mercantile senza polena.* VAISSEAU MARCHAND A TROIS MATS QUI N'A POULAINE NI BOUTEILLES. *BARK.*

FREGATATO, add. FRÉGATÉ. *FRIGATE-BUILT.* Epiteto che si dà ad una nave da guerra o altro bastimento, la cui costruzione è simile a quella delle fregate per la finezza de' suoi fondi, per l' altezza del suo stellato, per la lunghezza maggiore rispetto alla larghezza, per la molta rientrata di fianco e pei suoi castelli rasi: qualità che rendono un bastimento atto alla marcia e buono alla

bolina, ma che nuocono alla capacità della ativa, agli alloggiamenti, alla sua stabilità ed alla sua durata.

FREGATINA, s. f. *Piccola fregata*. PETITE FRÉGATE. *A SMALL FRIGATE*.

FREGATONE, s. m. Bastimento veneziano di poppa quadra che porta un albero di mezzana, un albero di maestra e un bompresso.

FREGIATE, s. f. pl. *Frisate*. FRISES. *TRAILBOARDS*. La parte esteriore del discolato o capo di banda che si adorna colla scultura o dipintura. V. *Discolate*.

FRENELLO, s. m. *Stroppo di remo*. ESTROP D'AVIRON. *GROMMET OF AN OAR*. Gassa o stroppo fatta di un pezzo di cavo che unisce il remo al suo scalmo, sul bordo dei bastimenti a remi. Si unisce anche il remo allo scalmo con più giri di corda che abbracciano amendue que' pezzi, ma in una maniera lasca, e che permette il libero moto del remo intorno a questo appoggio o centro di moto *c* (Fig. 112).

FRENI *per le braghe de' cannoni*, per limitare la rinculata. PALANS DE RECUL. *RELIEVING-TACKLES*. V. *Cannone*.

FRESCO, add. FRAIS. *FRESH*.

*Vento fresco*. VENT FRAIS. *A FRESCH WIND*. Vento regolato e non troppo forte.

FRETTARE, v. a. GORETER. *TO SWEEP OR CLEANSE A SHIP'S BOTTOM, BY THE MEANS OF A HOG*. È nettare la parte immersa o carena d' un bastimento con le frettazze.

FRETTAZZA, s. f. GORET. *A HOG*. Sorta di scopa grande che serve a nettare per di fuori la parte del bastimento che sta immersa nell'acqua. Le frettazze si fanno raduoando e disponendo molti minuti rami tra due pezzi di legno che si legano fortemente insieme; iodi tagliando alla medesima lunghezza i rami, ciò che forma uoa scopa grande, larga e piatta. Vi si adattano due corde, e una lunga pertica che ne forma *il manico della frettazza* (MANCHE DE GORET. *THE STAFF OF A HOG*). Il manico serve a immergere nell' acqua, quanto si può, la frettazza, e le corde a ritirarla, strofinando con forza sulla bordatura, per divellere il musco e le conchiglie che si attaccano alla nave, nel corso di una lunga navigazione. Quest' operazione si fa stando nella scialuppa o canotto (Fig. 212).

FRETTAZZA *a barile*. GORET A BARIL. *A BARREL HOG*. Sorta di frettazza che si adopera da alcuni vascelli inglesi, e particolarmente nel commercio delle Indie. Consiste in due forti scope di strisce di canne d' India (Fig. 28 A A) ed un barile tra queste, tenute unite fortemente, mediante un telajo di legno *a*, *b*, *c*, *d*. Questo quadro o telajo ha la forma d' un parallelogrammo di due lati corti e due lunghi: due uncini di ferro *f*, *f*, *f*, *f* vi sono annessi per poter con le corde manovrare e guidare la frettazza. Le corde E E si amarrano all' estremità de' pennoni, quando si vuol far agire la macchina per nettare il bastimento, e le D D s'amarrano una avanti e l' altra indietro.

S' immerge questo apparecchio sotto la carena del bastimento che si vuol frettare. Il barile che è vòto sforza le due scope contro il bordo del bastimento, ed agitando alternativamente le corde attaccate alle estremità de' pennoni, ascendendo e discendendo si frega o si netta successivamente tutta la carena dall' alto al basso. Si passa la frettazza più avanti o più indietro, lasciando una delle corde e tendendo l' altra, e con ciò si netta per tutta la lunghezza. Questo meccanismo semplice e di poco dispendio fu indicato da N. Gray, ufficiale al servizio della compagnia delle Indie, al signor Lescallier.

FRISATA. V. *Fregiata*.

FRISO, s. m. Quel pezzo che si mette in giro nelle parti superiori de' bastimenti picculi da remi, sopra il quale vengono le forcole per appoggio do' remi.

FRONTE, s. f. FRONT. *Andare di fronte*. ALLER DE FRONT. *TO SAIL ABREAST*. È in una squadra o armata navale marciare con tutte le navi poste con le prue nella stessa linea e di fianco l' una all' altra.

*Linea di fronte*. LIGNE DE FRONT. *A LINE FORMED ABREAST*. È in una squadra o armata navale l'ordine di marcia, nella quale tutte le navi marciano insieme in linea, per far rotta, disposte di fianco l' una rispetto all' altra. Così disposte hanno per l' ordinario o il vento in poppa, o con vento largo sono sulla perpendicolare del vento. Quest' ordine però non è conveniente ad una armata, perchè occupa troppo spazio. Egli si chiama anche *fronte di bandiera* (FRONT DE BANDIÈRE).

*Correre in fronte di bandiera*. COURIR EN FRONT DE BANDIÈRE. *TO SAIL IN A LINE OF BATTLE ABREAST AT HALF A CABLE'S LENGTH DISTANCE*.

FUCILE, s. m. *Schioppo. Moschetto. Archibugio*. FUSIL. *A MUSKET*. Arme da fuoco che si carica con polvere, boccone e palla per ferire. *Fucile di bordo*. FUSIL DE BORD. *A SHIP'S*

MUSKET. Egli serve per i combattimenti in mare.

*Fucile bucaniere.* FUSIL BOUCANIER. *A KIND OF A LONG SEA-MUSKET.* Si dà questo nome par la somiglianza ai fucili de' quali servivansi i *bucanieri* o avventurieri che vivevano di rapina in America nel primo tempo degli stabilimenti ivi fatti dagli Europei.

*Fucile mezzo bucaniere.* FUSIL DEMI-BOUCANIER. *ANOTHER SORT OF MUSKET OF A SHORTER BORE.* Altra sorta di fucile meno lungo del bucaniere, ma più lungo del fucile comune.

FUCINA, s. f. FORGE. *FORGE.* E nelle navi un ordigno di ferro appartenente al ferrajo ove adatta il mantice e fa fuoco per eseguire il lavoro del suo mestiere.

FUMATA e *fummata.* Segno, contrassegno, cenno fatto col fumo.

FUNAJUOLO, s. m. *Cordajuolo. Cordajo.* CORDIER. *ROPE-MAKER* or *ROPER.* L'artefice fabbricatore di corde.

*Maestro funajuolo.* MAITRE CORDIER. *MASTER ROPE-MAKER.*

FUNE, s. f. Corda per lo più fatta di canapa. *Canapo.* CORDE. *A ROPE.* V. *Corda.*

FUOCO, s. m. FOUGUE. *Albero di fuoco. Albero di contrammezzana.* MAT DE FOUGUE *ou* DE PERROQUET DE FOUGUE. *THE MIZEN-TOP-MAST.* Si chiama con questo nome l'albero che è sopra quello di mezzana, come sono gli alberi di gabbia sopra gli alberi maggiori, co' quali si uniscono, mediante una testa di moro; sicchè in fatto è l'albero di gabbia di mezzana.

*Vela di fuoco.* VOILE DE FOUGUE *ou* PERROQUET DE FOUGUE. *MIZEN-TOP-SAIL.* È la vela dell'albero di questo nome la quale è quadra, come le vele di gabbia, e si cazza su d'un pennone sospeso all'albero di mezzana il quale non ha vela, e perciò chiamasi *di verga secca* (VERGUE SÈCHE ET MEME VERGUE BARRÉE. *CROSS-JACK-YARD* ).

*Il pennone di fuoco* (LA VERGUE DE FOUGUE. *MIZEN-TOP-SAIL YARD*) è il pennone al quale s'inferisce la vela di contrammezzana. Questa vela ha le sue drizze, le sue mantiglie, i paranchini di terzeruoli, scotte, boline, carica fondi, carica bugne, carica bolina, come le vele di gabbia. V. *Imbrogli.*

FUOCO *s. Elmo.* FEU S. ELME. *A CORPO SANT; SAINT ELME'S FIRE* OR *JACK WITH A LANTERN.* Fuochi elettrici che compariscono talvolta nelle notti burrascose, sopra le cime degli alberi o sulle punte de' pennoni. Gli antichi li chiamavano *Castore e Polluce*, ed avevano su questi fuochi molte superstizioni, che tra non pochi marini si conservano ancora.

FUOCO, s. m. FEU. *FIRE.* S' intende d' ordinario dell' azione del cannoneggiare. Diventa una parola di comando ai cannonieri per isparare il cannone.

*Fuoco a babordo, a sinistra; fuoco a tribordo, o destra* (FEU BABORD; FEU TRIBORD. *FIRE TO LARBOARD. FIRE TO STARBOARD* ), per indicare la batteria che dee tirare.

*Fuoco continuo precipitato.* FEU ROULANT. *A CONSTANT FIRE.* Quando i tiri si fanno senza frapporre intervallo dall'uno all'altro.

*Fuoco ben servito.* FEU BIEN SERVI. *A FIRE WELL KEPT UP.* Si dice del fuoco continuo.

*Fuoco vivo.* FEU VIF. *A BRISK FIRE.*

*Far fuoco.* FAIRE FEU. *TO FIRE; TO GIVE FIRE.* Tirare il cannone.

*Fuoco! FEU! FIRE!* Comando di sparare il cannone, o per salutare o per combattere.

*Dare il fuoco ad un bastimento, affiammare un bastimento, bruscare una nave.* DONNER LE FEU A UN BATIMENT. CHAUFFER UN VAISSEAU. *TO BREAM A SHIP.* Si fa questo per carenarlo e spalmarlo.

FUOCHI, s. m. pl. FEUX. *LIGHTS.* Si fa uso di questa voce per significare i fanali o lanterne accese in tempo di notte in una nave, come i fanali di poppa, i quali servono di guida ai bastimenti di conserva nelle notti oscure, ed impediscono che non si urtino l'un coll'altro; o pure sono altri fanali che si dispongono in varj siti della nave, come alle gabbie, alle estremità dei pennoni, sulle sartie, alla cima degli alberi, perchè servano di segnali in una squadra.

Chiamansi *fuochi* ( FEUX. *LIGHT-HOUSES* ) i fari, torri, lanterne ed altri stabilimenti eretti lungo le coste, per accendervi dei fuochi in tempo di notte, e perchè servano di guida alle navi che approdano alle coste. Vi sono de' fuochi in gran numero sulle coste della Manica, principalmente dalla parte dell' Inghilterra. Es.

*Vi sono due fuochi sulla punta di Sud Foreland; bisogna avvistarli uno per l'altro, per cercare l' ancoraggio delle dune.* IL Y A DEUX FEUX SUR LA POINTE DE SUD FORELAND; IL FAUT LES AMENER L'UN PAR L'AUTRE, POUR CHERCHER LE MOUILLAGE DES DUNES. *THE TWO LIGHTS ON THE SOUTH FORELAND MUST BE BROUGHT IN ONE, WHEN YOU COME TO THE ANCHORING PLACES IN THE DOWNS.*

*Fuochi artifiziali.* FEUX D'ARTIFICE. *FIRE-WORKS.* Fuochi che si lavorano e si preparano per servirsene in festa, in guerra, per segnali.

FUORI, avv. DEHORS. *Out.*

*Fuori rumori* vuol dire *stare quieti.*

*Fuori filari, battagliole, corsia, tenda ed altro* vuol dire che si levino via.

FURIANO, add. Nome che si dà nell' Adriatico al vento tra S. O. e S. S. O.

FUSO, s. m. *Fuso, anima dell' argano.* LA MÈCHE DU CABESTAN. *THE BARREL OF THE CAPSTERN.* Il pezzo principale dell' argano, intorno al quale s' avvolge il cavo che serve a tirare i pesi. V. *Argano.*

FUSTA, s. f. FUSTE. *A SMALL VESSEL WITH SAILS AND OARS NAVIGATED IN THE MEDITERRANEAN.* Specie di navilio da remo, di basso bordo e da corseggiare. Si chiamava con questo nome una galea che stava armata alla guardia alla piazzetta di Venezia.

FUSTO, s. m. *Fusto. dell' ancora.* LA VERGE DE L'ANCRE *ou* TIGE. *THE SHANK OF THE ANCHOR.* La parte retta dell' ancora, compresa tra la cicala e la croce o congiunzione de' bracci (Fig. 36, 38 A A).

## G

GABARRA, s. f. *Alibo.* GABARE. *A FLAT BOTTOMED LIGHTER OR BARGE.* Specie di grossa barca da alibo a fondo piatto, destinata nell' interno de' porti al carico e discarico de' bastimenti o a fare delle piccole traversate di mare. V. *Alleggio.*

Chiamansi anche *gabarre* (GABARES. *STORESHIP; VESSEL OF BURTHEN*) ne' porti di Ponente de' grossi navigli da carico a tre alberi che sono una specie di *flauti* o *flute.*

GABARRIERE, s. m. GABARIER. *A LIGHTER-MAN.* Conduttore o patrone d' una *gabarra.*

GABBIA, s. f. *Coffa,* HUNE. *TOP.* Specie di piattaforma che ha nel suo mezzo un' apertura quadrata e che è situata verso la sommità di ciascuno degli alberi bassi da essa circondati, formandovi come un palco, sul quale gli uomini possono stare e camminare. Questa piattaforma ha la figura di un quadrilungo rotondo sul davanti. E sostenuta all' altezza conveniente da quattro pezzi di legno adattati alle mastiette o galtelle affisse agli alberi, due de' quali sono chiamati *costiere,* e sono collocati nel verso della lunghezza della nave; i due altri chiamati *crocette di gabbia,* sono messi a traverso e a croce con i primi. Sopra questi la gabbia è fermata e inchiodata orizzontalmente.

La principale utilità che prestano le gabbie è di procurare un punto d' appoggio discosto dall' albero onde tesare, per mezzo di bigotte, le sartie degli alberi di gabbia. Queste bigotte sono fermate ai due bordi laterali della gabbia con de' ferramenti chiamati *lande di gabbia* (LANDES DE HUNE OU LATES DE HUNE. *FOOT-HOOK OR FUTTOCK-PLATES*), ciascheduna delle quali passa attraverso di un legno che cinge la gabbia e si chiama *arco della coffa* (GUERITE. *RIM OR BRIM*) pei buchi espressamente aperti. Le lande di gabbia sono ritenute e fermate da alcune corde chiamate *rese delle sartie* o *sartie rovescie* (JAMBES DE HUNE. *FOOT-HOOK-SHROUDS*).

Oltre questo uso principale della gabbia, di procurare, cioè, una base conveniente alle sartie dell' albero superiore, essa è molto comoda per facilitare ed accelerare la manovra delle vele alte: vi si tengono perciò delle caviglie da impiombare, delle sagole, delle bozze, delle radance, dei bozzelli, per servirsene al caso di riparare le manovre alte. Perciò si dispongono degli uomini chiamati *gabbieri* (GABIERS. *TOPMEN*), affinchè siano pronti a portarsi alla manovra alta e ad averne cura, come ancora per andare alla scoperta sulla cima degli alberi sera e mattina, e ve n'è sempre almeno uno che vi dorme sopra ogni gabbia.

Le gabbie servono ancora come ridotti, per appostarvi della moschetteria in un combattimento. Egli è per questo che nella maggior parte delle navi che portano gabbie, vi sono all' indietro d' ognuna delle battagliole di ferro, alle quali si distende una rete, per farvi l' impagliettatura, la quale si ricuopre di pavesi. Si stabilisce anche talvolta su i bordi delle gabbie dei petrieri o cannoni a coda. Questa situazione è molto vantaggiosa, perchè di là si domina su i ponti e su i castelli delle navi nemiche, e di là ancora si gettano a mano delle granate sul nemico, nel caso di arrembaggio.

Vi sono nelle navi tre gabbie; esse prendono il nome dal rispettivo loro albero: la gabbia dell' albero di maestra si chiama *la gabbia di maestra* o *gran gabbia*; quella dell' albero di trinchetto, *la gabbia di trinchetto*; e quella dell' albero di mezzana, *la gabbia di mezzana.*

La fig. 224 rappresenta la gabbia maestra di una nave d' ottanta cannoni, con la scala di due linee per piede.

La gran gabbia ha di larghezza la metà della larghezza della nave. L' altra sua dimensione, nel verso della lunghezza della

nave; è presso a poco tre quarti della sua larghezza.

La gabbia è fatta di asse di abete poste nel senso della lunghezza, cioè dall' avanti all' indietro, alla distanza una dall' altra quanto porta l' apertura quadrata che si lascia nel mezzo: due altre tavole sono poste a squadra sulle prime, nella distanza della lunghezza che si lascia all' apertura. a lato di queste tavole tanto per un verso, come per l' altro si mettono delle altre asse, sino che sia compiuta tutta e sopra l' intiera piattaforma della gabbia. Queste tavole d' abete sono inchiodate le une sopra le altre con chiodi di ferro a punta. Si mette un pezzo di asse di rovere o di olmo chiamato *arco della coffa* o *garitte*, che borda i margini della gabbia a destra e a sinistra, e nella sua parte anteriore. Sopra questo arco, a sinistra e a destra, si mette una lastra di ferro, traforata con buchi bislunghi, pel passaggio delle lande di gabbia.

Sopra la piattaforma di asse, per consolidarla, s' inchiodano de' tacchetti di rovere, come è indicato nella figura:

*c, c* Tacchetti di gabbia (TAQUETS DE HUNE *ou* COURBATONS. *Knees of the top*), cioè piccoli pezzi di legno inchiodati sulla piattaforma tutto all' intorno per fortificarla e tenerla unita.

*d, d* Lastre di ferro applicate al margine o *garitte* della gabbia, traforate pel passaggio delle lande di gabbia che portano le bigotte, alle quali si fermano le sartie di gabbia.

*Albero di gabbia.* MAT DE HUNE. *Top-mast.* È l' albero che si mette sopra l' albero più basso, e che ha il suo piede all' altezza della gabbia.

*Vela di gabbia.* VOILE DE HUNE. *The top-sail.*

*Pennone di gabbia.* VERGUE DE HUNE. *The top-sail yard.* E il pennone che porta la vela di gabbia.

*Fanale di gabbia.* FANAL DE HUNE. *The top-lantern.*

*La gabbia maestra.* LA GRANDE HUNE. *The main-top.*

*La gabbia di trinchetto.* LA HUNE DE MISAINE. *The fore-top.*

*La gabbia di mezzana.* LA HUNE D'ARTIMON. *The mizen-top.*

*Gambe di gabbia.* JAMBES DE HUNE. *Futtock or foot-hook shrouds.*

*Lande di gabbia.* LANDES DE HUNE. *Foot-hook or futtock-plates.*

*Albero di gabbia.* MAT DE HUNE. *Top-mast.*

*Gabbie* diconsi anche le vele di *gabbia*, onde si dice:

*Le gabbie issate.* LES HUNIERS GUINDÉS. *The top-sails a trip.*

*Le gabbie a mezzo albero.* LES HUNIERS A MI-MAT. *The top-sails half the mast up.*

*Le gabbie cazzate a baciare.* LES HUNIERS BORDÉS A BAISER. *The top-sails hauled.*

GABBIERE, s. m. *Gabbiero.* GABIER. *Top-man.* È il marinaro destinato a stare sulla coffa o gabbia, per aver cura delle manovre alte, esaminare il guernimento, fare la sentinella e dare avviso di ciò che scopre da lontano. Nelle navi da guerra vi sono più gabbieri che si distinguono con i nomi della gabbia cui servono. Ivi dormono, e debbono aver cura tutte le mattine e tutte le sere di ascendere al pappafico, per guardare intorno all' orizzonte e riferire se fanno qualche scoperta.

Gabbiere è un grado nell' iscrizione marittima, superiore al semplice marinaro.

*Gabbieri di trinchetto.* GABIERS DE MISAINE. *The fore-top-men.*

*Gabbieri di maestra.* GABIERS DE LA GRANDE HUNE. *Main-top-men.*

*Gabbieri di mezzana.* GABIERS DE LA HUNE D'ARTIMON. *Mizen-top-men.*

GAETONE, s. m. *Gavetone.* *Quarta.* QUART. *The sea watch.* Nome che si dà alla guardia che si fa in mare dalle quattro alle otto della sera, la quale si divide in due, cioè di due ore in due ore, e diconsi primo e secondo gaetone. V. *Quarto.*

GAGGIO', s. m. GAGE. *Pawn; pledge.* Pegno che si dà per assicurare una promessa. V. *Ingaggio.*

GAFFE, s. m. *Gancio da lancia.* GAFFE. FOURCHE. *A boat-hook.* Lunga pertica, all'estremità della quale s' incassa a canna un ferro che ha due rami, uno diritto e l' altro a gancio, e serve a un marinajo il quale sta in piedi sul davanti del battello, schifo o palischermo, per afferrarsi ai luoghi a cui si approda, a rallentare la marcia della barca quando è troppo abbrivata, o ad allontanarsi da una riva o da un altro bastimento (Fig. 207).

*Bastone del gaffe.* BATON DE GAFFE. *The pole or shaft of a boat-hook.*

*Ferro di gaffe.* FER DE GAFFE. *The hook or iron-hook of a boat.*

GAGLIARDETTO, s. m. *Piè di gallo.* BANDEROLLE. *A sort of streamer or broad pendent cleft in two.* Piccola e lunga

banderuola che è divisa e termina in due punte, portata sopra una piccola asta in cima de' calcesi delle galeotte, e specialmente delle galere, e serve di ornamento. Si dispongono anche delle banderuole o gagliardetti in varie parti di questi bastimenti per adornarli in giorno di parata (Fig. 132 *a a*). V. *Fiamma*.

GALAVERNIA, s. f. CALAVERNE. Guernimento di legno piatto che s'inchioda sopra tutti e due i lati dei remi della galea, per garantirli dallo sfregamento contro lo scalmo e contro gli apostieci, e per fortificarli in questa parte nella quale si fa tutto lo sforzo. Le due galavernie sono legate insieme col loro remo con due o tre legature, e impediscono ch'esso non giri nel maneggiarlo (Fig. 49 *c c*).

GALE GALE, s. f. Composizione o mistura d'olio, di calce viva fatta di conchiglie, e poco catrame che forma una specie di pattume, di cui si servono nelle Indie per ispalmare le navi. Secondo la relazione di Bourdé, questa composizione è eccellente. Si fa in madie di legno, di 15 o 18 pollici di bocca, di 7 in 8 in base, profonde da 14 a 20 pollici. La calcina debb'essere bene stacciata, e se ne mette tanta, che si possa farne una pasta con cinque boccali d'olio; indi si macera con dei pestelli di legno, sino che ella sia bene attaccaticcia, e resti molto aderente al pestello o ad un pezzo di tavola sulla quale si fa la prova; allora vi si aggiunge una pinta o una e mezzo di catrame, e si pesta di nuovo per mescolarvi il catrame, sino a che *la gale gale* sia perfetta. Bisogna adoperarla nella giornata, perchè altrimenti s'indura.

S' intonaca con questa composizione tutta la carena o il vivo della nave, e vi si sovrappone una fodera. Questa specie di spalmo o pattume indurisce straordinariamente; è attivissimo a preservare il legname dal morso de' vermi o brume, sì che non penetrano giammai oltre la fodera. Si vedono delle navi dell' India che durano, così preservate, da più di cento anni. È però vero che la qualità del legnome che vi si adopera, contribuisce a questa straordinaria durata, come ancora l'eccellente loro calafataggio. V. *Sarangousti*, dove si parla di un'altra eccellente composizione, colla quale s'impiastrano i commenti come si fa con la pece, avanti di applicarvi *la gale gale*.

GALEAZZA, s. f. GALÉACE. Nome d'un grosso bastimento, oggidì fuori d'uso, somigliante in parte alla galea. Aveva tre alberi, di mezzana, maestra e trinchetto, fermi, e che non si potevano abbattere come nelle galee. Aveva trentadue banchi di rematori, con sei o sette forzati o galeotti per banco. Il suo equipaggio era di 1000 a 1200 uomini. Portava cannoni a prua in tre ordini; il primo era di due pezzi da 36; il secondo di due pezzi da 24; il terzo di due pezzi da 18, e a poppa due ordini di tre cannoni per banda, di 18 libbre di palla.

I Veneziani ebbero altre volte delle galeazze, il comando delle quali non poteva darsi se non che ad un patrizio, che si obbligava con giuramento, e rispondeva, sulla sua vita, di non ricusare il combattimento con venticinque galere nemiche.

GALEONE, s. m. GALION. *GALEON*. Questo nome che altre volte significava una nave di rango, non è più in uso, se non che parlando delle navi spagnuole. I galeoni ordinariamente a due ponti, appartenenti al re di Spagna, si mandano, in tempi regolati, a Lima, all' Isole Filippine e ad altri luoghi del dominio spagnuolo, nelle Indie orientali ed occidentali, per riportare di là le materie d'oro e d'argento, e le preziose mercanzie che il re ed il commercio ritirano da quelle colonie.

Vi sono delle navi che fanno a un dipresso gli stessi viaggi e trasporti, senz'appartenere al re. Queste non sono chiamate galeoni, quantunque non si faccia sempre tale distinzione, a chiamansi *vascelli di registro* (VAISSEAUX DE REGISTRE. *SPANISH REGISTER SHIPS*).

Tutti questi bastimenti, tanto galeoni, quanto vascelli di registro, d'ordinario sono costruiti con molta solidità e di legname ben forte; sono grossi e corti, ed hanno i fondi molto larghi, per meglio resistere ai mari di Capo Horn, ecc.

GALEOTTO, s. m. *Galiotto*. GALÉRIEN ou FORÇAT. *A GALLEY SLAVE; A CONVICT OR MALEFACTOR CONDAMNED TO THE GALLEYS*. Uomo condannato per qualche delitto a servire sulle galee. V. *Forzato*.

GALERA, s. f. *Galea*. GALÈRE. *GALLEY, OR ROW-GALLEY*. È il primo de' bastimenti latini, quello da cui derivarono gli altri di questa specie, i quali tutti vi hanno qualche rapporto.

Le galere del primo rango, come quella che è rappresentata nella figura 256, hanno censessantasei piedi di lunghezza, o presso a poco, con la larghezza di trentadue a

trentacinque piedi, più o meno. i loro remi sono al numero di ventisei per parte, e si appoggiano sopra un apostiecio o sopra una forma ch'è stabilita sopra il ponte, e sporge all'infuori, ed è sostenuta da un numero di braceiuoli o mensola verticali, chiamati *baccalari* (BACALAS) inchiodati con i rami loro inferiori sul ponte o coverta della galea.

I banchi de' rematori sono distribuiti sul ponte a destra e a sinistra, lasciando tra di loro nel mezzo del bastimento, per lungo, un passaggio che si chiama *corsia* (COURSIER), e serve di comunicazione dall' indietro al davanti. All' estremità anteriore della corsía vi è una carretta per un cannone di ventiquattro libbre di palla, ai due lati del quale ve ne sono altri due più piccoli, per lo più del calibro di otto: tirano sul davanti, affacciandosi al nemico.

La stanza del capitano è all' indietro, ov' è una camera chiusa da un copertojo di stoffa, fermato sopra cotine di legno. Tra quella stanza ed i banchi dei rematori resta un piano o spazio quadrato che si chiama *spalliera* (ESPALLIER), ai due lati del quale vi sono de' banchi o balaustrate, chiamate *bandini* o *bandinetti* (BANDINS ou BANDINETS). Questa spalliera fa da ciaschedun lato, unendosi alla camera, un piccolo sporto dove si stabilisce una scala per montare in galera e per uscirne. Sotto la camera v' è una stanza, chiamata *gavone* (GAVON), che riceve lume da due aperture bislunghe, denominate *cantanette* (CANTANETTES), fatte nei lati della galea.

Sul davanti della galea v' è una piattaforma, più alta del ponte di alcuni piedi, chiamata l'*arrembata* (LA RAMBADE), che serve come di castello di prua ai marinaj per farvi la manovra. La prua termina con una lunga freccia che si solleva pochissimo sopra l'orizzontale, e che sembra fatta ad imitazione del rostro de' bastimenti degli antichi. Il guernimento consiste per lo più in due alberi: il primo chiamato *albero di maestra* (ARBRE DE MESTRE), l'altro verso il davanti, *albero di trinchetto* (ARBRE DE TRINQUET). Alcune hanno anche l'albero di mezzana. Questi alberi sono corti ed *a calcese* (A CALCET). La loro testata finisce in un pezzo quadrato che chiamasi il *calcese*, nel quale sono praticati più *incastri* (MORTISES) che ricevono de' raggi di bronzo, destinati al passaggio delle drizze ed altre funi. Questi alberi non hanno stragli: le loro sartie sono diverse da quelle delle navi ordinarie. si tesano dal basso per mezzo di taglie lunghe e stiacciate di due raggi, le inferiori delle quali non sono ritenute da parasarchie, ma s' incappellano a caviglioti fermati con ferramenti agli apostieci.

L'albero di maestra ha dieci paja di sartie: l'albero di trinchetto non ne ha che cinque. La vela dell' albero di maestra si chiama *vela di maestra*, e quella dell' albero di trinchetto chiamasi il *trinchetto*.

Quando il vento è moderato o debole, si sostituisce talvolta alla vela ordinaria una vela maestra di maggiore superficie, chiamata si nomina *marabutto* o *borda* (BOURDE); e quando il vento è troppo violento, se ne può allestire una minore dell' ordinaria che chiamasi *trevo* (LA BOUFFETTE). Simili cambiamenti di vela si possono fare all' albero di trinchetto.

Quando questa sorta di bastimenti ha il vento in poppa, si cazza una delle vele a destra coll' antenna abbasso, portando la sua orza verso sinistra; nello stesso tempo l'altra vela si cazza a sinistra, ed il basso dell' antenna si porta a destra; questo è cio che i marini del Mediterraneo chiamano essere orientati *a orecchie di lepre* (A OREILLES DE LIÈVRE), a cagione della somiglianza che fanno le due vele in questa posizione, con lunghe punte divergenti l' una dall' altra, come si vede nella fig. 256. Questa disposizione di vele si dice anche *a spada e pugnale*.

Si può ancora, quando il vento è in poppa e bastantemente forte, allestire sull' albero di trinchetto una vela di fortuna quadra, chiamata *vela del trevo* (VOILE DE TRÉOU) nel linguaggio de' marini del Mediterraneo. Il guernimento delle galere sommamente leggiero e semplice, in proporzione della loro estensione, le rende attissime ad andare a remi, per far viaggio in tempo di calma o per avanzare contro vento sopra un nemico, ecc.: per disporle a ciò, si ammainano le due antenne sino al basso del loro albero, si mettono orizzontalmente nel mezzo del bastimento secondo la lunghezza: allora il guernimento del bastimento non presenta quasi veruna superficie od ostacolo al vento.

Dietro al calcese, appresso i Greci e Latini *Charchesium*, è la gabbia; i nomi dei loro *pennoni*, chiamati *antenne* (ANTENNES), sono anch' essi derivati dagli antichi, le vele de' quali probabilmente erano anche esse di forma triangolare, e si manovravano similmente.

Le galere si adornavano superbamente. La loro parte posteriore era sostenuta da termini e decorata di bassi rilievi, ornamenti ed intagli dorati. Si guernivano di bandiere, banderuole, fiamme, stendardi; altre del colore della nazione cui appartenevano, altre, come gli stendardi, di damasco cremisino con ricami d'oro. La bandiera era sovente di taffettà, sul quale erano ricamati in oro e in seta gli stemmi del sovrano. La camera di poppa era talvolta ricoperta di damasco cremisino; la loro tenda era della medesima stoffa, guernita di frange e veli d'oro: in una parola erano della più grande magnificenza. Si trovò che questo genere di bastimento era incomodo nelle sue distribuzioni, molto dispendioso e di poco vantaggio nella guerra, poco atto a resistere ai cattivi tempi ed incapace d'intraprendere lunghe navigazioni. In Francia furono totalmente soppresse, dove da lungo tempo non servirono ad altro, fuorchè al passaggio da' principi ed altri personaggi di grande considerazione, e per pompa. È certo che, a confronto delle navi di linea e di tutta la loro artiglieria, le galere non fanno una figura importante; esse hanno il vantaggio di pescare poco, in bonaccia vanno a remi, ed allora possono incomodare le navi, infilandole e non presentandosi mai davanti alla loro batteria; ma questa superiorità, come appunto la durata della bonaccia, non è che per poco tempo e ben precaria. Gli Spagnuoli ed i Maltesi ne avevano molte, delle quali si valevano contro i Barbareschi e contro i Turchi. Le potenze d'Italia ne avevano altresì, ma di rado si sono vedute uscire dal Mediterraneo. Gli Svezzesi ed i Russi nel Baltico ne hanno molte che sono assolutamente simili a quelle del Mediterraneo. Servono ad essi pei medesimi usi, cioè di fare e di proteggere delle discese, di navigare a remi tra le rocce di cui sono cinte le loro coste, e di far cammino in tempo di calma.

*Galera reale*: GALÈRE REALE. *THE FIRST GALLEY OF SPAIN OR ANY OTHER MONARCHICAL COUNTRY.* È il nome che si dà alla prima e più sontuosa galera negli stati monarchici, ritenendosi come destinata allo stesso re.

*Galera patrona*. GALÈRE PATRONE. *THE FIRST OF THE GALLEYS OF MALTHA OR ANY REPUBLICAN COUNTRY.* È la prima delle galere di Malta e degli stati republicani.

*Mezza galera*. DEMI-GALÈRE. *HALF-GALLEY.* È una sorta di galea molto minore di quelle che si sono descritte.

Vi sono anche i *quarti di galere* (QUARTS DE GALÈRE) che sono ancora minori.

*Le galere*. LES GALÈRES. *THE GALLEYS AS A PUNISHMENT.*

*Reo condannato alle galere*. CRIMINEL CONDAMNÉ AUX GALÈRES. *A CONVICT OR MALEFACTOR CONDEMNED TO THE GALLEYS.*

*Acconiglia*. AVIRONS EN GALÈRE. *REST UPON YOUR OARS.* Comando ai rematori d'un caicco o d'una scialuppa di levare i remi e d'appoggiarsi su di essi, sì che le pale tutte siano rialzate e in linea, come sono i remi d'una galea quando va a vela.

*Galea sottile* è quella che è stretta alla poppa e alla prora, e non ha gran fondo.

*Galea in assento* è mantenuta dal governo, ed assegnata ad uomini particolari dell'armata.

*Galea bastardella* o *bastarda* è quella che è più quartierata nella poppa.

*Galea pulmonara* è quella che serve di spedale agli ammalati.

*Galea quartierata* è quella che ha larghi e grossi quartieri alla poppa e alla prua.

*Galea pianella* è quella che ha il fondo molto piano e pesca poco.

*Galera zaccala. Zenzile.* Quelle che non sono montate da veruna carica superiore.

*Galera generalizia* è quella che porta tre fanò, tre coffe dorate, lo stendardo o confalone sulla maestra in tempo di guerra, e ad una parte del bordo di poppa in tempo di pace. Ha una colubrina da cinquanta nella corsia, due cannoni e quattro petriere. Ha ventisei banchi: è lunga piedi cento dieci, larga piedi diciotto.

GALERA. Comandi usati nelle galere. Dal Crescenzi *Nautica Mediterranea*.

*Cala remo e avanti*, è l'andare avanti vogando co' remi a passo ordinario.

*Arranca*, è quando v[illegible]ando si fa gran forza co' remi.

*Zia*, è quando voltando la prua, i remieri vogano verso il petto per far tornare indietro la galera. Equivale allo *scia* veneto.

*Zia sforte*, è quando una banda zia, l'altra voga, acciò la galera giri.

*Dritto*, è quando voga il quartiere diritto e si ferma il sinistro.

*Sinistro*, il contrario.

*Issa*, è quando si solleva in alto l'antenna o altra cosa. Si dice anche *isza*.

*Ammaina*, è quando si cala e vien giù l'antenna.

*Arbora*, è quando si alzano i cappj che tengono le tende.

*Mola canoma*, è quando s'allenta una cosa.

*Mola davanti*, è quando s'allenta l'orza davanti.

*Carica*, è il contrario, quando l'orza si tira e manda il carro verso prua.

*Cassa*, è quando essendo il vento scarso, si accosta la scotta e si tira il eratillo della vela verso poppa. Si dice anche *cazza*. *Cazzare*.

*Agguanta*, è tener ferma qualche corda o qualche altra cosa.

*Fondo*, è quando si getta il ferro in mare.

*Palpa*, è quando alzando i gironi de' remi, le pale degli stessi toccano l'acqua per trattenere e frenare il corso della galea.

*Leva remo*, è quando si lascia di vogare, però stando con i remi pronti.

*Acconiglia*, è quando i remi si tirano dentro della galea.

*Affornella*, è quando i remi si legano da basso, per non vogar più per allora.

*Palamento inguale*, è quando i remieri tengono in mano i remi pronti, col piede che monta sul banco, aspettando che il comito comandi che diano la palata.

*Poggia*, è quando la poppa della barca si volge verso dove viene il vento, acciò le vele vadano piene e gonfie.

*Orza*, è quando la prua si volge verso lo stesso luogo da dove viene il vento.

*Mettersi alla via*, è cominciare il viaggio.

GALETTA, s. f. *Biscotto*. GALETTE. *ROUND AND FLAT SEA-BISCUIT*. Propriamente si dice d'un pane intero di biscotto, tondo e schiacciato, e non rotto in pezzi. Ved. *Castagnola*. V. *Biscotto*.

GALIOTTA, s. f. GALIOTTE. GALIOTTE HOLLANDOISE. *A DUTCH GALLIOT*. Bastimento fatto pel carico, il quale porta da cinquanta o sessanta sino a due e trecento tonnellate. Le galiotte di questa specie hanno il fianco molto piatto, e sono assolutamente rotonde davanti e all'indietro. Gli Svezzesi ne hanno a poppa quadra: i Russi ne hanno delle simili, per l'alberatura, a quelle degli Olandesi, ma sono molto male costruite, e portano male la vela. Alcuni di questi bastimenti sono guerniti di ale di deriva, necessarie particolarmente a quelle degli Olandesi che hanno il fondo piatto, e che pescano poco, per poter entrare più facilmente ne' loro porti, ove generalmente il fondo è poco considerabile, e per la navigazione interna. Se ne veggono molte a Rouen e negli altri porti di Francia sulla Manica.

La maniera d'attrazzatura è quella che caratterizza questa sorta di bastimenti. Essa consiste in un grande albero che porta una vela aurica a corna, sopra la quale si aggiunge una vela di gabbia; sul davanti vi sono più flocchi i quali si cazzano sopra un bompresso molto prolungato e poco rilevato; e all'indietro affatto vi è un piccolo albero che porta una mezzana ( Fig. 257 ).

*Galiotta a bombe*. *Bombarda*. GALIOTTE A BOMBES. *A BOMB-KETCH*. Piccola bastimento da guerra, il cui uso è di lanciar delle bombe in una piazza nemica. La costruzione è fortissima e di scelto legname, e rinforzata con gran numero di porche ed altri pezzi; e si dà ai membri di questi bastimenti la stessa misura di grossezza, come ad una nave di cinquanta cannoni, per metterla in istato di resistere allo sforzo considerabile de' mortaj ( Fig. 258 ).

Le galiotte a bomba francesi non hanno che un albero di maestra verso il mezzo della loro lunghezza, e un albero di mezzana: portano le vele che d'ordinario ha una nave sugli stessi alberi, alle quali si aggiungono sul davanti più flocchi che si allacciano a un bompresso molto lungo e poco rilevato sopra l'orizzontale.

I due mortaj sono situati davanti all'albero di maestra su d'un fortissimo tavolato appoggiato sopra un massiccio di vecchio cordame, destinato a smorzare la reazione del mortajo quando si tira. Oltre i mortaj vi sono d'ordinario quattro cannoni per parte, collocati all'indietro di detto albero.

Quando una di queste galiotte vuol lanciare le bombe, si fa testa al vento con la contrommezzana sull'albero: si spoglia il davanti del suo cordame, e vi si lascia un grande straglio ch'è una catena di ferro, affinchè resista al fuoco. In questo modo si presenta soltanto la prua e quindi una facciata stretta al nemico, laddove le galiotte a bomba inglesi, che portano tre alberi, tirano di traverso e presentano al nemico tutta la lunghezza del bastimento. Gl'Inglesi rispondono a questa obbiezione, che la portata de' mortaj essendo maggiore di quella de' cannoni, si è sempre fuori del rischio di ricevere de' colpi di cannone dalle batterie che si vogliono distruggere con le galiotte a bomba. Questa risposta è giusta pei luoghi dove non si trovino mortaj per rispondere alle bombe della galiotta. Ma un vantaggio ben prezioso della galiotte a bomba inglesi è di poter bombardare alla

vela o bordeggiando; perciò i loro mortaj sono montati a perno, onde poter volgere la bocca a babordo e a tribordo.

*Galiotta barbaresca.* GALIOTTE BARBARESQUE. *A QUARTER-GALLEY.* È una specie di piccola galea o grossa feluca, della quale si servono i corsari barbareschi per corseggiare. Questi bastimenti vanno a vele e a remi: portano le stesse vele come le galee o le feluche, alle quali aggiungono qualche volta un piccolo albero di mezzana.

GALLEGGIANTI, s. m. pl. *Arregidori.* FLOTTES DE CABLES. *BARRELS OR PIECES OF WOOD ATTACHED TO A CABLE UNDER WATER, TO FLOAT IT UP FROM A ROCKY GROUND OR TO BUOY IT UP.* Sono barili voti che si legano fortemente alla gomona di tratto in tratto, per sostenerla galleggiante, sicchè non tocchi il fondo, e se è di roccia o di corallo, non sia ivi logorata e tagliata. Si adoperano qualche volta, in vece di barili, dei pezzi di legno leggiero.

GALLEGGIARE, v. n. *Flottare. Fluitare.* FLOTTER. ETRE A FLOT. *TO BE FLOATING* OR *WATER-BORNE.*

*Stare a galla.* SURNAGER. Essere sostenuto dall' acqua.

*Far galleggiare una gomona.* FLOTTER UN CABLE. *TO BUOY UP A CABLE.* Quando si attaccano de' galleggianti, come barili voti ad una gomona in varj punti della sua lunghezza, perchè non tocchi il fondo di roccia, dove incorrerebbe il pericolo d'essere tagliata.

GALLERIA, s. f. GALERIE. *STERN-GALLERY* OR *BALCONY.* È un lungo poggiuolo che sporge dalla poppa e occupa tutta la larghezza della stessa a livello del cassero, e comunica con la camera del consiglio per due porte: è contornato da un appoggio o da una balaustrata in iscultura, la quale serve d'ornamento alla nave: è da poco tempo che si è messo in uso di fare in vece questa balaustrata di ferro. La galleria è coperta di una volta formata dal casseretto che sporge in fuori al di sopra, o talvolta solamente da un piccolo tetto o tendaletto di tela dipinta o incatramata, per mettere al coperto dalla pioggia: vi si dispongono anche de' cortinaggi. Il ripiano o tavolato di questa galleria, ch' è formato dal prolungamento delle tavole del cassero, è sostenuto per di sotto da braccinoli o mensole, ornate di scultura, poste negl' intervalli delle finestre della gran camera.

Le navi a tre ponti hanno due gallerie; una alla camera del consiglio, e l'altra alla prima gran camera, ch' è a livello del terzo ponte. Le fregate d'ordinario non hanno gallerie. V. *Poppa* e la figura relativa.

*Galleria falsa.* FAUSSE GALERIE. *A SHAM GALLERY.* È una galleria finta, imitata con la scultura sulla poppa d'una nave per decorazione.

*Galleria del fondo di stiva.* GALERIE DU FOND DE CALE. *THE GANG-WAY OF THE ORLOP.* È un andito largo due o tre piedi, che si fa nelle navi da guerra, a livello del pagliolo di stiva o falso ponte, dietro e lungo i fianchi delle stesse, per comunicare liberamente da un luogo all' altro, quando tutto il restante spazio è ingombrato di munizioni. Comunica dalla camera del capocannoniere sino alla fossa de' lioni.

Questo passaggio, che si trova a livello della linea d'acqua, è utilissimo soprattutto ai calafati i quali nel tempo del combattimento vi fanno sempre la ronda, per otturare i buchi che il cannone de' nemici può fare in questa parte.

GALLOCCIA, s. f. CALOCHE. GALOCHE DE FER. *HANGING-CLAMP.* È uno strumento di ferro, fatto a forma d'aosa, come nella figura 208. Le due estremità sono bucate per inchiodare la galloccia dove si vuole. Servono nella costruzione per fermare gli scalmi delle coste al loro sito, e dovunque fa d'uopo d'acquistare un punto d'appoggio.

*Gallocce di legno.* GALOCHES DE BOIS. *HOLLOW CLEATS* (Fig. 209). Una specie di tacchetti o castagnole, scavate nel mezzo, che si attaccano, come quelle di ferro, per le loro estremità sul ponte o sul bordo del bastimento, per allacciarvi qualche corda.

*Galloccia* si dice anche *la pastecca.* V. *Bozzello.*

GALLONE, s. m. GALLON. *A GALLON.* Misura di liquidi, contenente quattro boccali o quarti.

GALTELLE, s. f. pl. *Maschette degli alberi.* LOTTERAUX ou FLASQUES DES MATS. *CHEEKS OF THE MASTS.* Sopra queste, incastrate in parte e inchiodate sulla sommità degli alberi, si appoggiano le costiere delle gabbie. V. *Maschette.*

GALUPSA, s. f. GALUPSE ou ACON. Sorta di battello in uso sulle coste dell' Oceano. Le *galupse*, delle quali si fa uso in tutti gli stagni che bordano quelle coste, sono piccoli battelli che si possono mettere nella specie degli *aconi.* Sono piatte al di sotto, quadre all' indietro e puntute sul davanti, e fatte di asse. Sono larghe circa quattro

pirdi, lunghe sette a otto, e alte ventidue pollici al più. Due sole tavole fanno tutta la bordatura. Con due uomini d' equipaggio servono alla pesca. Quello che governa col remo è posto all' indietro, e quello che stende la rete è sul davanti.

GALLUTO, add. Nap. ENHUCHÉ. *Nave o bastimento galluto di poppa molto rilevata.* VAISSEAU ENHUCHÉ OU FORT ENHUCHÉ. *A MOON SHAPED SHIP; A ROUND SHEERED SHIP* OR *A SHIP WHOSE UPPER-DECKS RISE VERY HIGH AFORE AND AFT.* Si dice di un bastimento o nave che abbia degli alloggiamenti molto elevati all' indietro ed alla poppa, con un grande rialzo sul davanti ed all' indietro, come le flute olandesi, particolarmente quelle de' tempi passati. È un difetto di costruzione che i moderni hanno in gran parte riformato.

GALVETTA, s. f. GALVETTE. Piccolo bastimento delle Indie che serve ai pirati d'Angria sulla costa del Malabar, per fare la guerra, coll' ajuto d'altri maggiori bastimenti chiamati *palle*. Amendue sono a un dipresso della stessa costruzione; ma le galvette non hanno che uno o due cannoni di corsia, mentre le *palle grosse* portano dei cannoni in batteria.

CAMBATURA, s. f. Così diconsi que' giri o spire che forma una gomona nel fondo del mare, allorchè è filata molto, ed il vento non basta a tenerla tesa.

CAMBETTI. V. *Manette.*

GAMELLA, s. f. *Gavetta.* Ven. *Pizdena. Vernegal.* GAMELLE. *A WOODEN BOWL OR PLATTER.* Catino di legno in cui si pone la minestra ecc. destinata per cadaun pasto dell' equipaggio sul mare. I marinaj mangiano per l' ordinario in compagnia di sette.

*Far gamella insieme. Mangiare alla gamella.* MANGER A LA GAMELLE. FAIRE GAMELLE ENSEMBLE. *To MESS TOGETHER.* Ven. *Far rancio.*

*Gamella.* GAMELLE. *MESS.* In lingua famigliare si chiama la mensa degli allievi o volontarj di marina.

*Capo di gamella* (CHEF DE GAMELLE) è il più anziano tra essi, il quale regola l' alimento e la spesa. Ven. *Capo di rancio.*

GANCIATA, s. f. *Dare la granciata.* CROCHER. ACCROCHER. *To SEIZE ANY THING WITH A TACKLE-HOOK.* Afferrare qualche cosa col gancio.

GANCIO, s. m. CROC. *HOOK.*

*Gancio a tre branche.* CROC A TROIS BRANCHES. *A CRAPER OR GRAPLING WITH THREE HOOKS, USED TO HEAVE UP ANY THING FROM THE BOTTOM, ESPECIALLY AN ANCHOR-CABLE.* È un grosso strumento di ferro, composto d' una grossa sbarra di ferro che si divide in tre, e talvolta in quattro branche o uncini, e serve ad afferrare sott' acqua un ancora rimasta a fondo, o una gomona per sollevarla (Fig. 145).

*Gancio di cappone. Gancio del pescatore o del pescante.* CROC DE CAPON. *CAT-HOOK.* V. *Cappone.*

*Gancio di candelizza.* CROC DE CANDELETTE. *THE HOOK OF THE FORE-TACKLE.* È un gancio di ferro annesso alla taglia inferiore del paraneo, chiamato candelizza, ch' è posto all'albero di trinchetto, per facilitare l' operazione di capponare l' ancora.

*Gancio di paranco.* CROC DE PALAN. *TACKLE-HOOK.* È il gancio annesso alla taglia inferiore de' paranchi, per afferrare o tirare qualche oggetto sul quale si voglia manovrare.

*Gancio per la lancia.* GAFFE. *BOAT-HOOK.* Per afferrare e avvicinare la lancia.

*Gancio da mano.* CROC A MAIN. *HAND-HOOK.* Gancio senza lungo manico.

*Gancio che ha la figura d' un'* S. CROC DE LA FIGURE D'UN S. *IRON-HOOK, WHICH HAS THE FIGURE OF AN* S.

*Gancio della tromba.* CROC DE POMPE. *PUMP-HOOK.* Col quale si afferra l'asta della tromba.

*Gancio di ferro che gira.* TOURNIQUET. *SWIVEL-HOOK.* Il gancio piantato col suo piede in un buco aperto in una lastra di ferro, dalla quale non può uscire, ma bensì muoversi in giro su d'essa.

*Gancio di ferro della boma d' uno randa. Collo d'oca.* CROCHET DE FER FIXE AU BOUT INTÉRIEUR D'UN GUI, ET PAR LE MOYEN DUQUEL LE GUI TIENT A SON MAT. *GOOSE-NECK.*

*Ganci d' orme.* CROCHETS D'ARMES. *CROTCHES OR HOOKS TO SUPPORT THE SMALL ARMS.* Rastrelliere verticali per disporvi le armi orizzontalmente.

GANGHERO, s. m. GOND. *Gangheri de' portelli.* GONDS DE SABORDS. *PORT-HOOKS.* Sono piantati nell'orlo superiore di ciascun portello della prima batteria nelle navi di linea, per ricevere le bandelle attaccate ai mantelletti che debbono serrare i portelli.

*Gangheri del timone.* GONDS DU GOUVERNAIL. GONDS et ROSETTES DU GOUVERNAIL. *GOODINGS OF THE RUDDER.* *Femminelle e agugliotti.*

GANZA, s. f. BAGUE. *GROMMET.* Cappio fatto all' estremità d' una manovra. *Incocciar la ganza* di una manovra in un coccinello significa *abbracciare con la ganza o cappio una caviglia o castagnola.*

**GARAGOLO**, s. m. *Cavastracci*. TIRE-BOURRE. *WORM OF A CANNON*. Istromento noto pei cannoni e pei moschetti. La fig. 330 è pei grossi garagoli o cavastracci de' cannoni.

**GARBARE**, v. a. *Modellare*. *Sestare*. GABARIER. *TO MOULD*. È disegnare i garbi o sesti di una nave. V. *Garbo*.

**GARBATO**, s. m. Il *garbato*. GABARIT. Equivale a garbo.

**GARBATURA**, s. f. La forma della nave risultante dai garbi. La curvatura di un pezzo di legname.

**GARBINO**, s. m. *Gherbino*. *Libeccio*. *Affricina*. LEBECHE. SUD-OWEST. *SOUTH-WEST-WIND*. Nome di vento che soffia dal punto di mezzo tra Ponente e Mezzodì.

**GARBO**, s. m. *Sesto*. GABARIT. *MOULD*. Propriamente è un modello fatto di tavole sottili unite insieme, le quali si tagliano esattamente sul contorno e sulle dimensioni dei membri della nave o d'altri pezzi principali della costruzione, onde servano ai carpentieri per formare que' pezzi con esattezza. S' intende ancora per *garbo* il contorno totale o la linea esteriore di ciascun membro; così *garbo maestra* ( MAITRE GABARIT ) significa il contorno intiero della costa maestra, e si dice in questo senso che una nave ha *un ottimo garbo* ( UN FORT BON GABARIT); che *i garbi davanti sono troppo gonfi* ( LES GABARITS DE L'AVANT SONT TROP RENFLÉS ). Bisogna avvertire che la forma de' garbi d' una nave costruita non è quella della superficie esterna della carena, ma quella sotto il fasciame alla linea esteriore de' membri.

*Disegnare i garbi d' una nave*. TRACER LES GABARITS D'UN VAISSEAU. *TO LAY DOWN THE MOULDS OF A SHIP*. È disegnare in grande il contorno delle coste, ciò che si fa in una sala ben grande, chiamata *sala de' modelli* ( SALLE DES GABARITS. *MOULD-LOFT* OF *MOULDING LOFT* ), la quale debb' essere lunga per lo meno la metà della lunghezza d' una delle maggiori navi, onde potervi lavorare comodamente. Questa sala ha un tavolato bene appianato, sul quale il costruttore delinea col gesso il piano verticale delle coste d' una nave, ed il piano della stessa orizzontale o quello di lunghezza, dai quali disegni i carpentieri formano i loro modelli o *garbi*.

*Falsi garbi*. FAUX GABARITS. *SLAB-TIMBERS* OF *MOULD FOR FILLING TIMBERS*. Così chiamansi i garbi delle coste di riempimento.

*Garbo maestro*. MAITRE GABARIT. *MIDSHIP-MOULD* OF *MOULD OF THE MIDSHIP-FRAME*. Questo è il modello fatto in tavola della forma destinata alla costa maestra, cioè della costa di mezzo della nave.

**GARITTE**, s. f. pl. GUÉRITES. Nelle galee e in altri bastimenti di simile costruzione usati nel Mediterraneo, questo è il nome che si dà ad alcuni baglietti o legni centinati che fanno lo scheletro della camera a poppa delle galee, sopra i quali si mette la coperta, chiamata il tendale.

*Garitte* ( GUÉRITES ) chiamansi ancora le liste di quercia o d' olmo che ricoprono gli orli delle gabbie, per tener unite e rinforzate le tavole e altri pezzi di legname ond' è formata la coffa o piattaforma. La garitta è armata con una larga lama di ferro, la quale, come la sottoposta garitta, è traforata con più buchi bislunghi pel passaggio dei ferramenti a coda, chiamati lande di gabbia, che servono di stroppi alle bigotte delle sartie di gabbia, e servono ancora ad attaccarvi le gambe di gabbia o sartie rovesce. V. *Lande di gabbia* e *Gabbia*.

*Garitte*. GUÉRITES. *CENTRY-BOXES*. Diconsi le vedette dove stanno le sentinelle ad osservare.

**GARZETTE**. V. *Gaschette*.

**GARZONE** *di borda*, sinonimo di *mozzo*. GARÇON DE BORD. MOUSSE. *YOUNKER*. *BOY*. *CABIN-BOY*. Giovane che serve nella nave, e si addestra per divenire marinajo. Ven. *Camerotto*.

*Garzone d'un rancio* (GARÇON D'UNE GAMELLE. *THE BOY OF A MESS* ) è quello che serve ad un rancio.

**GASCHETTE**, s. f. pl. *Garzette*. GARCETTES. *GASKETS*. Chiamansi così le trecce fatte di spaghi e di vecchie corde; servono a varj usi, e tra gli altri, a serrare le vele ai loro pennoni. Ven. *Sacchette*.

*Gaschette di viradore di cavo piano*. *Salmastre*. GARÇETTES DE TOURNEVIRE. *NIPPERS*. Funicelle che servono ad attaccare la gomona in più punti al viradore, quando per mezzo di questo si leva l' ancora. Queste gaschette hanno sei od otto piedi di lunghezza; se ne attaccano cinque o sei alla volta sulla gomona e sul viradore, nei luoghi dei bottoni che si fanno sopra lo stesso, per farvi altrettante fermate. Gli uomini che attaccano le gaschette sono seguiti da altrettanti mozzi i quali prendono le estremità, e seguono, camminando verso l'indietro, il movimento della gomona, per distaccare le gaschette quando arrivano a

un dipresso dirimpetto alla grande boccaporta, e le riportano sul davanti al marinajo che debbe riattaccarle. In questo modo si ha sempre lo stesso numero di gaschette attaccate alla gomona.

*Le gaschette de' terzaruoli. Matafioni.* LES GARCETTES DES RIS. *POINTS OR REEF-LINES.* Sono treece che si fanno passare per gli occhietti de' terzaruoli delle vele, lungo le biode e fasce de' medesimi, e servono a tenere ripiegata una parte delle vele ai loro pennoni. Queste gaschette, passando per gli occhietti con la metà della loro lunghezza, tanto da una che dall' altra parte, sono contenute da amendue le parti degli occhietti, da un nodo che forma una grossezza maggiore del buco, e impedisce che non trascorrano. D' ordinario più grosse nel mezzo, si assottigliano alle loro estremità, e restano pendenti quando la vela è spiegata.

GASCO, s. m. LE FRISE. *THE UPPER-PART OF THE KNEE OF THE HEAD.* Specie d'ornato nel quale si termina l'estremità superiore del tagliamere, ne' bastimenti che non hanno puleoa. V. *Sperone.*

GASSA, s. f. HERSE. *CRINGLE. THIMBLE OF A LARGE SORT; STROPS.* Corda ripresa ordinariamente con nodo di burina per varj usi.

*Gassa da amante* dicesi a simil corda più grande, sufficiente da entrarvi dentro e porsi a sedere un uomo per essere tirato in alto.

GASSA ( s. f. ) *lunga d'un bozzello.* GRAND ŒILLET D'UN ESTROP DE POULIE. *LARGE STROP OR EYE OF A BLOCK.*

*Gassa dell' incappellatura.* COLLET D'ÉTAI. *THE EYE OF A STAY.*

*Gassa o collare di straglio.* COLLIER D'ÉTAI. *COLLAR OF A STAY.*

*Gasse de' terzaruoli.* HARSEAUX DES RIS. *REEF-CRINGLES.*

*Gassetta.* Piccola gassa.

*Gassette* diconsi anche i grossi cavi con cui si strascinano i cannoni fuori del puntone o sopra di esso. Due si dicono da piano e due da *riva.*

GATTO, s. m. CHAT. *SEARCHER.* È una specie di raschia a più punte, per mezzo della quale si scuoprono le camere, venti o ineguaglianze che vi sono nell' interno d' un pezzo fondato d'artiglierie.

*Gatto.* CHAT. *CAT OU CAT-SHIP, A SORT OF VESSEL.* È una sorta di bastimento mercantile, in uso appresso i Danesi ed altre nazioni del Nord nel mar Baltico. Questi bastimenti sono da carico, ed hanno qualche rapporto ai flauti olandesi. I *gatti* hanno le anche e il davanti molto rotondi come i flauti; e poco slancio delle ruote di prua e di poppa, affinchè possano contenere maggiore quantità di mercanzie. Quelli degli Olandesi hanno il madiere molto piatto, e pescano poco ad oggetto di poter navigare nelle acque poco profonde. Questi bastimenti portano tre alberi che sono a pible, cioè di un solo pezzo, e due vele per ogni albero; hanno talvolta de' controppapafichi sopra le gabbie. Vi sono de' gatti di fortissime dimensioni e che portano carichi considerabili, il che è il principale loro oggetto; per altro navigano male, sono pesanti alla marcia, come la maggior parte delle flutte olandesi.

Le proporzioni d'un gatto olandese sono le seguenti:

| | Piedi. | Poll. |
|---|---|---|
| Lunghezza dalla ruota di poppa a quella di prua . . . . . . . . . . . . . . . . | 103. | — |
| Larghezza da fuori a fuori del bordo . . | 21. | 6 |
| Puntale . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 10. | 6 |

GAVETTA. V. *Gamella.*

GAVITELLO, s. m. *Boe.* BOUÉE. *BUOY.* È un pezzo di legno o di sughero, o un piccolo barile voto, che si attacca all' estremità delle grippie d' un' ancora, onde galleggi sull' acqua e mostri il sito ove essa è a fondo. Bisogna che il gavitello sia grande e leggiero in proporzione del suo volume, per sostenere il peso della grippia e restare non pertanto a galla. Si fa più sovente di sughero, e forma di cono o di due coni congiunti per le loro basi. Si avvolge con più giri di corda, e si fa a ciascuno de' due estremi del gavitello un anello di corda, o uno stroppo, per attaccarvi ad uno la grippia ed all' altro la funicella che serve a portarlo.

I gavitelli sono qualche volta usati come segnali o *mee*, per indicare i pericoli nell' entrate de' porti. Questi allora si fanno a guisa di barili, e sono molto più grossi de' gavitelli dell' ancore ordinarie, affinchè siano visibili più da lontano.

*Gavitello di sughero.* BOUÉE DE LIÉGE. *A CORK-BUOY.*

*Gavitello a barile.* BOUÉE EN BARIL. *A CANN-BUOY OR NUN-BUOY* ( Fig. 73 ).

*Gavitello guernito alla spagnuola.* BOUÉE GARNIE A L'ESPAGNOLE. *A BUOY RIGGED AFTER THE SPANISH FASHION* ( Fig. 72 ).

*Gavitello di sughero a due punte guernito alla francese.* BOUÉE DE LIÉGE A DEUX POINTES GARNIE A LA FRANÇAISE ( Fig. 71 ).

*Gavitello di salvezza. Salva nos.* Bouée de sauvetage. *A buoy of safety, maid use of in the french men of war to throw over board, when any one fals into the sea* (Fig. 74). È un complesso molto voluminoso di pezzi grandi di sughero, adattati con la loro facciata più larga, uno sopra l'altro, e legati fortemente insieme, che formano un corpo schiacciato e bislungo, di figura presso che ovale. Si guernisce e si fortifica per lungo e per traverso con più legature in lungo ed in largo, a quadriglia, con una corda forte da scandaglio, con la quale si viene a formare un occhio doppio all'estremità del minor diametro dell'ovale che forma il gavitello. Si amarra a quest'occhio l'estremità d'una corda simile, con la quale si attacca al di fuori della poppa verso il casseretto, onde il gavitello sia pronto a cader in acqua quando si taglia la corda.

Il gavitello di questa specie è destinato ad essere gittato in mare, quando sia caduto in mare qualche uomo, affinchè egli procuri di raggiungerlo, notando, e che per questo mezzo si sostenga nell'acqua, sino a che si possa allestire uno schifo per andare a ricuperarlo. Siccome il gavitello è tenuto da una semplice corda, il primo uomo che vi si trova vicino dee tagliarla tosto che s'accorge che un uomo sia caduto in mare per qualche accidente; lo che è annunziato a tutta la nave col grido: *Un uomo in mare!* (Un homme a la mer).

Il gavitello chiamasi anche *boa*.

*Il gavitello veglia.* La bouée veille ou est a la veille. *The buoy is floating in sight over the anchor.* È visibile; è sopra acqua.

*Il gavitello sta annegato.* La bouée est noyée. *The buoy is not floating in sight over the anchor.* È coperto dall'acqua; è sotto la superficie dell'acqua.

*Gavitello d'una secca. Mea.* Balise. *The beacon or buoy of a shoal.* Segnale di un banco o secca.

GAVONE, s. m. Gavon. Stanza posta affatto all'indietro in una galera, e sotto la poppa. Riceve del lume da quattro portelli bislunghi chiamati *cantanette*, aperti ai due lati della poppa. Il gavone serve di camera da dormire al capitano.

GEGOMO, s. m. Touée. *Tow.* Si fa gegomo quando assicurato un cavo a terra, a un faro, a un'ancora o ad un altro punto fisso, si ala sullo stesso dal bastimento per accostarsi al punto cui è amarrato il cavo. V. *Tonneggio*.

*Gegomarsi.* Condursi col gegomo ad un punto.

GELOSIE, s. f. pl. Sono le balaustrate o colonnette della poppa e dietro alla timoniera.

GELOSO, add. Ven. *Vergolo.* Jaloux. *A crank boat.* Epiteto che si dà a un bastimento, il quale sia facilmente agitato da ogni movimento delle onde, ed è per questa ragione difficile da governare e da tenere in una direzione costante. Si adopera questa espressione particolarmente parlando degli schifi e d'altri bastimenti leggeri: si applica però anche ai maggiori, se hanno il fianco debole che sbandi e s'inclini troppo facilmente essendo alla vela.

Tali sono generalmente i bastimenti latini di basso bordo armati in corso, i quali portano molta vela; e tutti quelli che sbandano sotto la vela con estrema facilità.

*Lancia gelosa* (Canot jaloux. *A crank boat*), cioè che è facile e pronta a sbandare.

GEMITIO, s. m. L'action de couler, dégoutter. Dégouttement. *Drops of water which fall from. The dopping, the falling of water by drops.* Quelle gocce di acqua che stillano continuamente da un comento non bene calafatato.

GEMO. Ven. V. *Gomitolo*.

GENERALE, s. m. Général. *The admiral or commander in chief of a fleet of war.* È l'ufficiale generale, sia ammiraglio, sia viceammiraglio o contrammiraglio, il quale comanda in capo un'armata navale o una squadra.

Non si può dare un'idea più giusta dei talenti necessarj ad un generale d'armata navale, quanto riportando ciò che ne scrisse *Falconer* nel suo dizionario inglese di marina.

Il generale di un'armata navale essendo sovente incaricato di qualche missione, dalla quale può dipendere la sorte di uno stato, debb'avere senza dubbio de'talenti proporzionati ad una carica così estesa e cotanto importante. È incontrastabile che la sua armata sarà esposta a gran numero di posizioni critiche sopra un elemento incostante, e che non può non risultare da queste differenti posizioni una serie di pericolosi avvenimenti. Egli non dee prestare minore attenzione alla sanità e alla disciplina dei suoi equipaggi, di quello che allo stato ed alle qualità delle sue navi. Le prime sono

soggette alle affezioni derivanti dai pronti mutamenti di clima, dall'aria corrotta, dalla mancanza o cattiva qualità de' viveri: le altre sono esposte alle burrasche e ai pericoli della navigazione. Se si affolla ad una costa, se s'impegna imprudentemente in un combattimento con un nemico troppo superiore di forze, egli può tutto perdere in un momento. Quale esperienza non gli è necessaria per prevedere e prevenire tutte le circostanze che gli possono sopravvenire nel corso di una spedizione marittima? Questo capo debb' avere bastante capacità per rimediare a tutti i disastri che può provare la sua armata, bastante prestezza di spirito per cogliere tutte le occasioni favorevoli al conseguimento del principale suo oggetto, per isciogliersi dagl'imbarazzi, per fermare o ritardare il progresso de' flagelli innumerevoli ai quali è esposto. La di lui fermezza e coraggio serviranno d'esempio agli ufficiali che sono sotto i suoi ordini, ed ecciteranno l'emulazione di tutti gl' individui affidati al di lui comando, o per trarre il maggiore partito dai più piccoli vantaggi, o per annientare le conseguenze della sua cattiva fortuna.

Ma i talenti militari sono la parte essenziale delle funzioni del generale. Tosto che egli è in mare dee formare la sua armata in linea o in ordine di battaglia, distribuire convenientemente le sue forze, tra la vanguardia, la retroguardia e il corpo di battaglia, per poter rispingere con vigore in tutte le posizioni gli attacchi del nemico, ed impedirgli in ogni occasione che non gli tagli la linea nè sparga con ciò il disordine in alcuna delle sue divisioni; ed esercitare frequentemente la sua armata nelle evoluzioni, onde sieno eseguite con la massima perfezione.

Debb' egli conoscere i mari, le coste, i venti dominanti e le altre circostanze dei paraggi eh' è al caso di frequentare, per istabilire meglio i suoi progetti contro il nemico, per ischivare di rimanere impegnato ad una costa, e per conoscere le posizioni più favorevoli da cogliersi, onde attaccare il nemico o raggiungerlo.

Se dee fare una discesa in paese nemico o tentare qualche altra impresa complicata, e il cui successo sia di sua natura azzardoso e soggetto ad accidenti impreveduti, bisogna che gli ordini siano dati con chiarezza e aggiustatezza, e che a tutto sia provveduto per qualsivoglia caso.

Quando il generale di un' armata navale è vittorioso, egli dee proseguire a coglierne i vantaggi, quanto può permettergli la prudenza; ciò che richiede una condotta tanto delicata, quanto lo stesso combattimento. Quando egli rrstò perdente, diminuirà il cattivo esito soccorrendo alla meglio le navi che restarono disarmate, e raccogliendone il maggior numero, perchè non cadano in potere de' nemici.

La cognizione delle leggi non gli è meno utile. Questa lo guiderà ne' consigli di guerra la politica e le lingue forestiere gli serviranno ad esaminare i trattati segreti, le proposizioni fatte dal nemico o i suoi progetti, sopra i quali egli può essere consultato, o che il caso può fargli cadere tra le mani, e che per lo più sarebbe pericoloso comunicare a chicchessia. La geometria lo metterà al caso di ordinare a proposito dei disegni delle coste non osservate da altri, e di far formare de' piani di scandaglio delle rade; di giudicare della loro esattezza, di scoprirne gli errori. L'astronomia, coll'ajuto della quale rilevansi le latitudini e le longitudini, è una delle scienze non meno essenziali a un ufficiale di mare. Il conto che il generale dee rendere della sua spedizione, ed il giornale che ne dee tenere, richiedono un lavoro attento, come ancora i consigli che debbono prendersi relativamente alle operazioni di marina.

Si potrebbe dir molto più; ma il già detto basta per provare che le funzioni di un generale d' armata navale richiedono grande capacità e cognizioni molto estese.

GENTI *di cavo*, *gente di mare* sono i marinaj d' ogni sorta che stanno sopra i vascelli.

GEOLETTA, s. f. Goilette. *Schooner*. Piccolo bastimento da carico, leggiero e lesto alla marcia, molto usato dagl' Inglesi e nei porti degli Stati Uniti d' America. Le geolette sono della portata di cinquanta a cento tonnellate, e talvolta anche di più. Portano due alberi inclinati all' indietro, ciascuno de' quali ha una vela in forma di trapezio che si amarra al piede dell'albero, e si manovra dal basso all'alto, scorrendo essa lungo l'albero per mezzo di molti piccoli cerchj attaccati al suo lato verticale che abbracciano l'albero, e di una corna o picco cui è inferito il lato superiore della vela. La bugna della vela maggiore o di maestra è portata fuori del bastimento, a babordo e a tribordo, secondo il vento e la rotta, da un lungo bastone di *ghisso o boma*. Questa

vela somiglia perfettamente a quelle de' battelli di Bermuda, sloop o cutter. La vela anteriore o di trinchetto è della stessa forma, ma è meno larga, e si cazza con una semplice scotta al fianco del bastimento, senza bostone di ghisso.

Oltre queste due vele principali, vi sono per l'ordinario verso il davanti due o tre flocchi molto grandi; si aggiunge talvolta a ciascun albero una gabbia volante.

Questo bastimento, per la posizione delle sue vele, è attissimo ad andare stretto al vento: quando il vento è largo o in poppa, ammaina e serra le sue vele auriche, ed issa in loro luogo una vela quadra, detta *vela di fortuna* (Voile de fortune. *A cross-jack-sail or the square sail of a sloop*), con delle gabbie volanti e coltellacci; e vi si può aggiungere un *batticulo* (Paille en cul. *A gaff-topsail*).

Veggonsi molte goelette anche nelle colonie francesi d' America. Per la costruzione somigliano molto allo *sloop*: se non che sono un poco più allungate (Fig. 259).

GERLO, s. m. Raban. *Rope-band; a general name for rope-bands, knittles, gaskets and earings*. In generale si dicono *gerli* o *gaschette* (Rabans ou garcettes) alcune trecce minute e lunghe fatte con isfilacce di comando, di merlino o di vecchie gomone, intrecciate, le quali servono a molte allacciature.

*Gerli di testiera o d' inferitura. Mataffioni.* Rabans de tetière ou d'envergure. *Rope-bands of the head of a sail; head-lines of a sail.* Sono treccinole passate sino alla metà della loro lunghezza negli occhietti aperti a certe distanze lungo la testiera della vela, e fermate al loro luogo sul davanti e all' indietro della stessa vela, mediante due gruppi più grossi del buco ol occhietto. L'uso di questi gerli è per attaccare la vela al pennone, ciò che dicesi *inferire*, *fiorire una vela* (Enverguer une voile. *To bend a sail to its yard*).

*Gerli per serrare le vele.* Rabans de ferlage. *Furling-lines or rope-bands.* Sono trecciuole o cigne piatte, bastantemente lunghe per abbracciare tutta la tela della vela raccolta al suo pennone, facendo intorno ad essa, ridotta a piccolo volume, due giri e un nodo per assicurare l'allacciatura. Questo si dice *serrare la vela*. (Ferler la voile. *To stow, to furl or hand the sail*). Un capo di questi gerli è ripiegato a gassa nella quale s'infila il pennone. Nella gassa hanno tre o quattro pollici di larghezza, e all'altro capo si assottigliano in punta. Sono in numero di dieci o dodici a distanze eguali in ognuno de' pennoni principali, e quando la vela è spiegata penzolano sul davanti della stessa.

*Gerli delle bugne del gratillo di sopra.* Rabans de pointure. *Earings.* Sono corde lunghe alquante braccia, commesse in terzo e non a trecce, come gli altri gerli sopra descritti. Passano da una delle bosse della ralinga all'angolo o bugna superiore d' una vela quadra, e servono per allacciare fortemente e con più giri quella parte della vela al pennone. Un altro *gerlo* simile detto *d'incrocicatura* (Raban de croisure) passa per la stessa bosa della ralinga o si avvolge intorno al pennone, annodandosi col primo per lo stesso oggetto.

*Gerlo di terzaruolo.* Raban de pointure de ris. *Reef-earing.* E la cordicella attaccata alla binda del terzaruolo sulla ralinga della vela.

*Gerlo di bandiera.* Raban de pavillon. *Rope-band of a flag or ensign.* Sono funicelle che passano negli occhietti preparati nelle guaine delle bandiere, e specialmente ai due angoli, per attaccarle alle loro drizze.

*Gerli de' portelli.* Rabans des sabords. *Port-ropes.* Sono corde attaccate a ciascuna delle campanelle fisse nella superficie interiore de' mantelletti dei portelli, sulle quali facendo forza si chiudono più esattamente i mantelletti abbassati per il loro peso: dopo di che si amarrano a degli uncini o tacchetti sotto il portello dentro della nave.

GERMINAMENTO, s. m. Contribution. Deliberazione del capitano della nave e suo consiglio di esporsi ad un pericolo o danno per isfuggirne un maggiore che sovrasta, per la qual cosa la roba salvata entra in contribuzione per quella che si guasta o si perde. V. *Getto*.

GERMINARE, v. a. *Fare germinamento. Fare getto.* V. *Germinamento. Getto.*

GETTARE, v. a. *Gittare.* Jeter. *Gettare l' ancora. Dar fondo.* Jeter l'ancre. Mouiller. *To let go the anchor; to cast anchor; to drop the anchor. To anchor.*

*Gettare la barchetta, il loc.* Jeter le loc. *To heave the log.* Si fa ciò per misurare il viaggio o per conoscere la deriva.

*Gettare lo scandaglio.* Jeter la sonde. *To heave the lead or to sound.* Si getta per sapere l' altezza dell' acqua sopra il fondo.

*Gettare in mare.* Jeter a la mer. *To throw* or *heave over-board.* Ven. *Buttar in mare.*

*Gettare abbasso gli alberi.* Jeter les mats a bas. *To spend the ship's masts.* *Demotare il bastimento.*

*Nave gettata sulla costa.* Vaisseau jeté sur la cote. *A vessel cast away, lost* or *wrecked, on a lee shore, bank* or *sand.* Nave perduta, naufragata.

GETTATA, s. f. *Molo.* Jetée. *Pier* or *mole head.* Specie di diga che si avanza in mare, all' ingresso di un porto o all' imboccatura di un fiume, per dirigere il corso dell' acqua, per rompere la violenza delle onde e mettere il porto al coperto. Si fa d' ordinario con grossi cantoni di pietra o con cassettoni pieni di materiali che si gettano e si dispongono con ordine.

Significa anche *scogliera*, cioè un ammasso di pietre gettate senza regola, ma raccolte nello stesso sito, per impedire che le onde non vadano a frangere contro e danneggiare una fabbrica piantata sulla riva del mare.

GETTITO. V. *Getto. Germinamento.*

GETTO, s. m. *Gettito.* Jet. *Jetson.* È un termine di giurisprudenza marittima che significa gli effetti gettati in mare, per salvare la nave, o nel pericolo pressante di far naufragio o per fuggire dal nemico. Chiamasi *germinamento* (Contribution) il riparto che si fa sul corpo del bastimento e sul suo carico e nolo, del prezzo e valore delle cose gettate in mare in simili casi.

I regolamenti sopra ciò dell' ordinanza di marina del 1681 sono i seguenti:

1.° Se per burrasca o per caccia dai nemici o da' pirati il padrone del bastimento si crede obbligato di gettar in mare una parte del suo carico, di tagliare gli alberi, di abbandonare le sue ancore, egli dovrà chiedere il parere de' mercanti che fossero imbarcati e dei principali dell' equipaggio.

2.° Se vi sia dissenso, sarà seguito il parere del padrone e dell' equipaggio.

3.° Gli utensili del bastimento e le altre cose meno necessarie, le più pesanti e di minor prezzo saranno gettate le prime; indi le mercanzie, tutto però a scelta del capitano e col sentimento dell' equipaggio.

4.° Lo scrivano o quello che ne farà l' ufficio, scriverà sul suo registro, quanto sollecitamente potrà, la deliberazione; egli la farà sottoscrivere da quelli che avranno opinato per essa, o diversamente farà menzione della ragione per cui non l' avranno sottoscritta: egli terrà memoria, per quanto ciò potrà farsi, delle cose gettate e danneggiate.

5.° Al primo porto al quale abborderà il bastimento, il padrone dichiarerà dinanzi al giudice del tribunale di commercio la cagione per cui egli fece il getto, tagliò gli alberi, abbandonò le ancore: e se egli approda a porto straniero, farà questa dichiarazione dinanzi al console della sua nazione.

6.° Lo stato delle perdite o dei danni sarà fatto con la maggiore diligenza del maestro d' equipaggio nel luogo del discarico del bastimento, e le mercanzie gettate e salvate saranno stimate secondo il prezzo corrente nello stesso luogo.

7.° Il riparto per il pagamento delle perdite e danni sarà fatto sopra gli effetti salvati o gettati, e sulla metà del naviglio e del nolo, a tanto per lira del loro valore.

8.° Per giudicare della qualità degli effetti gettati in mare, saranno presentate le polizze di carico, ed altre se ve ne fossero.

9.° Se la qualità di alcune mercanzie sarà stata mascherata nelle polizze, e si trovino di fatto essere di valor maggiore di quella che compariscono d' avere per la dichiarazione del mercante che le avrà caricate, esse contribuiranno, nel caso che siano salvate, in ragione del loro vero valore: se si sono perdute, saranno pagate o valutate in ragione della polizza di carico.

10.° Se al contrario le mercanzie si troveranno di minor costo, e che siansi salvate, esse contribuiranno in ragione della dichiarazione; e se siano gettate o danneggiate, non saranno pagate che in ragione del loro valore reale.

11.° Le munizioni da guerra e da bocca, gli stipendj de' marinari e le loro bagaglie non contribuiranno punto al getto; e nondimeno ciò che di queste sarà gettato sarà pagato per contribuzione su tutti gli altri effetti.

12.° Gli effetti de' quali non si abbia riscontro scritto, non saranno pagati, se siano gettati: ma se sono salvati, contribuiranno anch' essi.

13.° Non si potrà nemmeno chiedere contribuzione in pagamento degli effetti che fossero stati sulla coperta, se furono gettati o danneggiati dal getto, salvo il ricorso del proprietario contro il maestro d' equipaggio: questi effetti però contribuiranno se saranno salvati.

14.° Non si farà veruna contribuzione per il danno che avesse sofferto il bastimento, se questo danno non sia avvenuto per facilitare il getto.

15.° Se il getto non salva il bastimento, non vi è luogo a contribuzione, e le mercanzie che potranno essere salvate dal naufragio non saranno tenute a pagamento o a risarcimento di quelle che saranno state gettate e danneggiate.

16.° Ma se la nave salvata dal getto continuando la sua rotta, viene a perdersi, gli effetti salvati dal naufragio contribuiranno al getto, in ragione del loro valore, nello stato in cui si troveranno, dedotte le spese della ricuperazione.

17.° Gli effetti rimasti non contribuiranno, in verun caso, al pagamento dei danni accaduti dopo il getto, alle mercanzie salvate, nè le mercanzie al pagamento del bastimento perduto o rotto.

18.° Se per altro, per deliberazione de' principali dell' equipaggio e de' mercanti, se ve n' è alcuno a bordo, siasi aperto in qualche parte il bastimento per trarne più prontamente le mercanzie, queste in tal caso contribuiranno a riparare il danno fatto al bastimento per levarle.

19.° In caso di perdita delle mercanzie messe nelle barche per alleggerire il bastimento entrante in qualche fiume o porto, il riparto si farà sul bastimento e sull' intero suo carico.

20.° Ma se il bastimento perisce col resto del suo carico, non sarà fatto alcun riparto sulle mercanzie poste sugli alibi, i quali arrivino a buon porto.

21.° Se alcuno degli obbligati alla contribuzione ricusa di pagare la sua parte, il maestro d' equipaggio potrà, per sicurezza della contribuzione, ritenere ed anche far vendere, coll' autorità della giustizia, delle mercanzie sino al pareggio della porzione del ricusante.

22.° Se gli effetti gettati sono ricuperati dai proprietarj dopo il riparto, saranno essi obbligati di restituire al maestro d' equipaggio e agli altri interessati quello che avranno ricevuto nella contribuzione, con diffalco del danno che avrà loro cagionato il getto, e delle spese della ricuperazione.

GHERLINO, s. m. GRELIN. *A SMALL CABLE*, or *STREAM-CABLE*. È un cavo commesso alla maniera delle gomone, cioè commesso due volte, ma meno grosso di quelle, e al disotto di dodici pollici sino ai cinque pollici esclusivamente. I gherlini ( Ven. *Provesi* ) servono per amarrare le navi a terra, o a fari, o gruppi, a tonneggiare, a rimurchiare e a tenere le piccole ancore.

*Gherlino a coda di ratto.* GRELIN EN QUEUE DE RAT. *A POINTED STREAM-CABLE.* Gherlino terminato in punta, onde poter farlo passare facilmente per qualche buco, senza che si disfaccia per lo sfregamento.

GHIA, s. f. CARTAHU. *A GIRT-LINE.* Canapo infilato in una girella in cima a un albero, con cui si tirano in alto le manovre o qualche peso, o un uomo ancora a farvi qualche lavoro.

*Puleggia di ghia.* POULIE DE CARTAHU. *A SINGLE BLOCK, THROUGH WHICH A GIRT-LINE IS REEVED.*

*Ghia o draglia de' paranchi di straglio.* CARTAHU *ou* DRAILLE DES PALANS D'ÉTAI. *GIRT-LINE OF THE STAY-TACKLES, IN FRENCH SHIPS.*

GHIACCIO, s. m. GLACE. *ICE.* Acqua congelata.

*Banchi di ghiaccio.* BANCS DE GLACE. *ISLAND OF ICE. ICE ISLAND* OR *FIELD OF ICE* V. *Banco.*

*Il ghiaccio del fiume si rompe.* LA RIVIÈRE DÉBACLE. *THE ICE BEGINS TO BREAK.*

GHIAJA, s. f. GRAVIER. *GRAVES.* Rena grossa entrovi mescolati sassuoli e ciottoli. Di questa si fa talvolta la zavorra.

GHINDA. V. *Ghindaggio.*

GHINDAGGIO, s. m. *Ghinda.* GUINDAGE. *HOISTING.* L'azione di ghindare o sollevare qualche oggetto per mezzo delle manovre e pulegge.

Dicesi anche *ghindaggio* per esprimere la distanza che vi è tra il bozzello e il peso annesso che si vuol sollevare, per farlo passare sopra il bordo ecc.

*Non v' è bastante ghindaggio* ( IL N'Y A PAS ASSEZ DE GUINDAGE): per rimediarvi bisogna incocciare più in alto la taglia o bozzello superiore del paranco.

GHINDANTE, s. m. GUINDANT. *HOIST OF A FLAG.* È l' altezza perpendicolare d' un padiglione, d' una banderuola, d' una cornetta, cioè la parte annessa al bastone del padiglione. Il *battente* ( LE BATTANT ) del padiglione è l'altro lato, quello, cioè, che sventola o sbatte pel vento. In questo senso si dice che un padiglione debb' avere di *battente* una volta e mezzo di ciò ch' egli ha di *ghindante.*

GHINDARE, v. a. GUINDER. *TO HOIST* or *SWAY UP.* Si dice degli alberi di gabbia o di pappafico, per significare l' azione d' issarli o sollevarli quanto è possibile, per

situarli nella posizione necessaria. Si dice altresì de' fagotti, botti ed altri pesanti oggetti che si sollevano.

*Le vele di gabbia sono ghindate.* LES HUNIERS SONT GUINDÉS. *THE TOP-SAILS ARE A-TRIP.*

*Gli alberi di gabbia sono ghindati.* LES MATS DE HUNE SONT GUINDÉS. *THE TOP-MASTS ARE AN-END.*

GHINDARESSA, s. f. *Ghindazzo.* GUINDERESSE. TOP-ROPE. *A HOISTING UP ROPE.* Manovra volante, o cavo che serve a ghindare o ad abbassare gli alberi di gabbia. La ghindaressa può essere allestita in due maniere che si distinguono con i nomi di *ghindaressa doppia* e *ghindaressa semplice* ( GUINDERESSE DOUBLE et GUINDERESSE SIMPLE. *A DOUBLE TOP-ROPE, A SINGLE TOP-ROPE* ).

La ghindaressa doppia *h h* ( Fig. 214 ) è dormiente a un occhio stabilito sotto la testa di moro B dell' albero di maestra; passa per una delle girelle poste al piede dell' albero di gabbia in D; indi per una puleggia che è sotto la testa di moro, al lato opposto della dormiente: poi per la seconda girella posta al piede dell' albero. dopo ciò per un' altra puleggia di ghindaressa stabilita sotto la testa di moro dallo stesso lato della dormiente: discende per la grande apertura della gabbia e lungo l' albero maggiore sottoposto, passa in un foro del castello aperto, a lato dell'albero; indi per una delle girelle del bittone di drisse, se ve n' è, o per una puleggia *n*, e si manovra sopra il secondo ponte per mezzo dell' argano.

La ghindaressa semplice o ghindaressa all' inglese *g g* ( Fig. 215 ) è dormiente all' occhio di ferro stabilito sotto la testa di moro dell' albero maggiore; passa per una girella che è al piede dell' albero di gabbia in F; indi per una puleggia di ghindaressa sotto la testa di moro, al lato opposto di quella ch'è dormiente: di là essa discende a traverso della grande apertura di gabbia e lungo l' albero maggiore. La fune è più corta in questo modo, di quello che nel precedente, e perciò s' impiomba alla sua estremità inferiore una taglia a due raggi per farne un paranco *c*, chiamato *paranco di ghindaressa*, la cui parte inferiore s' ingancia al castello, dove la vetta *r* del paranco ha altresì il suo ritorno in *s*.

*Bozzello* o *puleggia di ghindaressa.* POULIE DE GUINDERESSE. *A TOP-BLOCK.*

*Raggi o rotelle di ghindaressa.* ROUETS DE GUINDERESSE. *SHEAVES IN THE HEELS OF THE TOP-MASTS, FOR THE TOP-ROPE.*

GHINDATA, s. f. GUINDÉE. *HOISTING UP.* Tutto lo spazio, per cui può essere issato o alzato un albero o una vela.

GHINDAZZO. V. *Ghindaressa.*

GHIRLANDE, s. f. pl. *Gole.* Ven. *Zoje.* GUIRLANDES. *BREAST-HOOKS* OT *FORE-HOOKS.* Sono grossi pezzi di legname curvi o centinati che si dispongono a squadra sulla ruota di prua, sopra e sotto le cubie, per legare insieme le parti davanti della nave, e connettere i madieri e foreacci. Altrettanto si fa dalla parte di poppa. Le ghirlande sono tutte impernate sulla ruota di prua e sugli scarmi delle cubie con perni conficcati dal di fuori, i quali penetrano i majeri del fasciame, gli scarmi, le serrette e il ramo della ghirlanda, sul quale s' ingiavettano.

Queste curve sono quattro o cinque nella stiva dall'estremità della controchiglia sino alla superiore, che è a livello de'bagli del primo ponte, nominata la *ghirlanda del primo ponte*, perchè in essa si fermano le testate de' majeri dello stesso ponte. Sopra di questa se ne mette un' altra immediatamente superiore alle cubie, indi un' altra che si nomina *ghirlanda del secondo ponte*, nella quale parimente terminano e si appoggiano le testate de' majeri del secondo ponte.

La parte esteriore e convessa di ciascuna ghirlanda ha esattamente lo stesso garbo del sito cui si deve adattare. Essendo i fondi della nave più stretti delle loro parti più alte, è manifesto che le ghirlande basse sono conformate ad angolo acuto come i forcacci, e riescono più aperte e più rotonde a misura che si scostano dalla chiglia accostandosi al primo e al secondo ponte.

Siccome è affatto inutile che l' interna o concava faccia delle ghirlande sia di figura regolare, così si usa di lasciare ad esse tutto il loro legno, onde conservando maggiore grossezza riescano più robuste, e servano a rinforzare il davanti della nave che incontra tutto l'urto dell'acqua. I rami delle stesse si lasciano anch' essi della lunghezza che hanno, onde impernarli a maggior numero di scarmi, e se si può, anche alla prima costa di prua ed alla vicina.

*Ghirlanda del primo ponte.* GUIRLANDE DU PREMIER PONT. *THE LOWER BREAST-HOOK.*

*Ghirlanda delle cubie.* GUIRLANDE DES ÉCUBIERS. *A BREAST-HOOK NEAREST TO THE HAUSE-HOLES.*

*Ghirlanda del falso ponte o del ponte di mezza stiva.* GUIRLANDE DU FAUX PONT. *THE ORLOP DECK—HOOK.*

*Ghirlanda.* GUIRLANDE. *A SEIZING SNAKED.* È un' allacciatura che si fa intorno ad un cavo per rinforzarlo. Per fare quest' allacciatura si comincia dall' intregoarla per una lunghezza, eguale a un dipresso alla metà della sua circonferenza, adattando una fune più sottile agli angoli tra i cordoni. Con la stessa fune si fanno più giri obliqui, secondo la lunghezza del cavo, ascendendo e discendendo su quella porzione cui si vuol fare la ghirlanda. sopra tutti questi giri si avvolge strettamente la stessa fune a foggia di fascia (Fig. 159 *m*).

GHIS, s. m. *Ghisso. Bom.* GUI. *THE MAIN BOOM OF A SLOOP, SAIO etc.* Pezzo di legno di abete rotondo che serve ai brigantini, geolette, sloops ed altre specie di bastimenti a vele auriche. Il *ghisso* è una sorta di pennone, il quale in vece d' essere nell' alto della vela, si mette al di sotto. Ad una delle sue estremità vi è una mezzaluna o semicerchio, o un gancio di ferro per far girare questo pennone intorno al piede dell' albero, e poterlo orientare a dritta o a sinistra, secondo il vento: l' altra estremità dello stesso sporge considerabilmente fuori del bastimento, per tenere alla dovuta distanza la bugna inferiore della vela. V. *Auriche.*

*Mantiglia di ghisso.* BALANCINE DE GUI. *TOPPING-LIFT.* V. *Mantiglia.*

GIACCIO, s. m. *Diaccio. Agghiaccio.* BARRE DU COUVERNAIL. *THE TILLER OF THE HELM.* Barra del timone.

*Manovella del timone,* delle lance ed altre piccole barche. Ven. *Ribolla. Arigola.*

GIARDINI, s. m. pl. *Giardinetti.* GALERIE. *STERN-GALLERY OR BALCONY.* Que' corridori pensili ai lati del quadro di poppa.

GIA VA. Risposta: e significa che si fa quello che è comandato.

GIAVETTA. V. *Chiavetta. Copiglia.*

GIGLIONE, s. m. *Girone. Manico del remo.* LE GIRON OU MANCHE DE L'AVIRON. *THE HANDLE OF THE OAR.* Parte del remo, sia tonda o di quattro facce, su di cui fa forza il rematore, perchè la pala faccia il suo effetto (Fig. 20 *a*).

GIOGHI (s. m. pl.) *di poppa e di prua.* Sono due legni che attraversano tutta la coperta delle galee, uno a poppa, l' altro a prua: escono fuori quanto i baccalari, e formano la larghezza di tutta la galea con le opere morte.

GIOJA, s. f. È uno schiavo che si dà a quel capitano di galera che col suo vascello ha preso un vascello nemico.

GIOJA, s. f. *Bocca di un cannone.* LA BOUCHE D'UN CANON. *THE MOUTH OF A CANNON.* V. *Cannone.*

GIORNALE, s. m. *Diario.* JOURNAL. JOURNAL DE NAVIGATION. JOURNAL NAUTIQUE. *JOURNAL OR LOG—BOOK.* È un registro individuale e circostanziato, tenuto giorno per giorno, di tutto ciò che appartiene ad una nave, di tutti gli avvenimenti interessanti che sopravvengono, e di tutte le rimarche che si sono fatte. Questo giornale debb' essere tenuto dal capitano e da ciascun ufficiale.

In questi giornali, il giorno, cioè il corso delle ventiquattr' ore, comincia al mezzodì, perchè questo è il momento in cui l' osservazione dell' altezza del sole fa conoscere la vera latitudine della nave, e serve a correggere, almeno in parte, gli errori che possono essersi introdotti nella stima.

Il giornale dee far menzione del vento che soffiò nelle differenti ore, della di lui forza, de' suoi cambiamenti, della qualità del tempo, dello stato del mare, delle correnti osservate, della quantità del cammino, della rotta che tenne la nave, de' cambiamenti che seguirono, della quantità di vele che la nave portò, delle sue manovre ed evoluzioni, degl' incontri che ha avuti, delle navi, terre, rompenti o bassi fondi che si sono osservati, degli scandagli che si sono fatti, dei punti astronomici che si sono rilevati e del loro risultato, per istabilire la longitudine e la latitudine della nave a ciascun mezzodì. Vi si rende conto degli ancoraggi, dove la nave si fermò, della natura e delle misure del fondo, dei segnali rimarchevoli di mare, e delle osservazioni che possono servire a trovar un buon ancoraggio, delle maree e delle correnti, de' venti dominanti, come ancora degli errori che si crede di scoprire nelle carte marine de' luoghi ai quali si approda. Da queste poche parole si comprende che un giornale ben fatto può divenire in molti casi interessantissimo, soprattutto quando la navigazione siasi fatta in paraggi poco noti.

GIORNI (s. m. pl.) *di stallia. Giorni di fermata, di stazione, di riposo.* JOURS DE PLANCHE. STARIE. SÉJOUR. *LAY DAYS.* Si chiama così il soggiorno che il padrone d' un bastimento, noleggiato per il trasporto di mercanzie, è obbligato di fare nel porto dove è arrivato,

senza che per ciò gli si debba niente più del nolo pattuito. Si conviene d'ordinario nella polizza di carico, di questi giorni di stallía, a meno che non siano determinati dall'uso o da particolari regolamenti. Se dopo questi giorni di stallía il bastimento è ancora trattenuto, e non è scaricato, il mercante noleggiatore è obbligato di pagare tanto al giorno, in proporzione della grandezza del bastimento, o del prezzo convenuto di noleggio, o finalmente secondo la particolare convenzione che si fosse fatta.

*Giorni di soprastallía.* JOURS DE PLANCHE, DE STARIE EXTRAORDINAIRE. *Demurrage.* Sono que' giorni che eccedono il numero de' convenuti per patto o per consuetudine o per regolamenti particolari.

GIRARE, v. a. ÉVITER. *To swing or tend.* Parlando d'un bastimento all'ancora, significa girare sulla sua gomona o mutar posizione; il che avviene per il vento, per la marea, o pure per effetto di qualche corrente. Essendo la prua del bastimento la parte che presenta meno superficie al fluido e che gli oppone minore resistenza, il bastimento, abbandonato a sè stesso, tende naturalmente a presentare la parte stessa alla corrente o al vento, il quale va anch'egli considerato come una corrente.

Nelle rade dove vi sia marea, il bastimento gira al vento o alla marea, secondo che l'uno o l'altra ha maggior forza. Quindi si vede non di rado un bastimento sul ferro presentare la sua poppa o il suo fianco al vento.

Siccome è necessario, quando si dà fondo di tesare la gomona sull'ancora, affinchè la sua patta morda bene il fondo, si mette d'ordinario la vela di belvedore a collo dell'albero per far girare il bastimento più prontamente.

Si dice che un bastimento *gira al vento* ( ÉVITE AU VENT ) o alla marea, o ch'egli è *girato al vento ecc.* ( ÉVITÉ AU VENT ), per indicare ch'egli è voltato e diretto per effetto dell'una o dell'altra di queste cagioni.

*Girare al vento.* ÉVITER AU VENT. *To stem the wind, to swing at the change of wind.*

*Girare alla marea.* ÉVITER A LA MARÉE. *To stem the tide, to swing at the change of tide.*

*Questa nave è girata alla corrente.* CE VAISSEAU EST ÉVITÉ AU COURANT. *That ship stems the current.*

Si dice ancora che il bastimento è *girato a un tal rombo* ( EST ÉVITÉ A TEL RUMB ), per esprimere che essendo all'ancora, egli presenta la prua a quel rombo.

*La nave ha girato al Sud.* LE VAISSEAU EST ÉVITÉ AU SUD. *The ship's head lyes to the South.*

GIRELLA, s. f. *Carrucola. Raggio.* POULIE. *Pully.* Piccola ruota per lo più di legno o di metallo, così detta dal poter girare. V. *Bozzello.*

GIRELLAJO, s. m. *Bozzellajo.* POULIEUR. *Pully-maker.* Artefice che fa le girelle.

GIRONE. V. *Giglione.*

GIROTTA, s. f. *Banderuola. Pennello.* GIROUETTE. *Vane.* Piccola striscia di stamigna, posta sulla cima d'un albero per mostrare la direzione del vento. Essa per lo più è cucita in parte ad un leggiero telajo, chiamato fusto della banderuola o girotta, il quale gira facilmente in ogni verso, intorno ad una verga di ferro stabilita verticalmente sopra l'albero: e siccome il menomo soffio di vento lo fa girare, così fa conoscere prontamente la direzione del vento. D'ordinario si fanno di color rosso o turchino per discernerle meglio (Fig. 211).

*a. Verga o ferro della girotta.* VERGE OU FER DE GIROUETTE. *Spindle of a vane.*

*b, b. Fusto della girotta.* FUT DE LA GIROUETTE. *Stock of a vane or vane-stock.*

*c. Pomo della girotta.* POMME DE LA GIROUETTE. *A corn or truck of a vane.*

*d. La girotta.* LA GIROUETTE. *Vane.*

Talvolta la girotta non è che una striscia di stamigna senza fusto, tenuta da una piccola drizza che passa nel pomo del bastone di comando; questa specie di girotta s'issa e si abbassa a piacere come una bandiera, e si manovra dalla gabbia. Questa è quella che i Francesi chiamano *girotta all'inglese* ( GIROUETTE A L'ANGLAISE ): essa è molto più mobile della girotta a fusto poc'anzi descritta, e indica meglio la direzione dei venti piccoli.

GIUNCO, s. m. JONQUE. *A chinese junk.* Sorta di bastimento de' mari della Cina ed altri paesi circonvicini, che porta da cento sino a trecento tonellate. La costruzione dei giunchi è a fondo piatto, molto difettosa e molto grossolana. Hanno molto alunamento, tanto sul davanti quanto all'indietro; la parte superiore della poppa forma una gran volta sporgente molto all'infuori sopra il timone, nella quale sono le camere e principali alloggiamenti. Questi navigli in generale sono caricati di vani ornamenti, pesanti e per la maggior parte di cattivo gusto.

Il davanti nella sua parte superiore è piatto, sostenuto da una specie di alette, come la poppa, e ricoperto di tavole. Quando il bastimento ha tutto il suo carico, vi sono due o tre tavole o bordature della parte piatta del davanti che s' immergono nell'acqua, sì che a prima vista, e se non si facesse attenzione al timone, si avrebbe difficoltà di distinguere il davanti del bastimento dalla parte posteriore, quanto alla forma e alla costruzione.

Le ancore di questi navigli sono per lo più di tre pezzi, di un legno de' più duri, uno de' quali forma il fusto, e gli altri due messi insieme e connessi col fusto, formano le due marre.

L'alberatura, l'attrazzatura e le vele dei giunchi sono anche più grossolane della loro costruzione.

L' alberatura consiste in un albero di maestra, uno di trinchetto, uno di mezzana e un piccolo alberetto davanti che fa l' ufficio di bompresso, il quale però non è collocato sul mezzo come ne'nostri, ma un poco a tribordo. Questi alberi sono greggi, nè sopra d' essi si fa altro lavoro, fuor di quello di levar loro la scorza e di tagliare i rami. L' albero di maestra è molto più forte di quello di trinchetto, e questo più di quello di mezzana. Ciascuno di questi alberi è assicurato con due sartie fatte di una specie di canna chiamata *botin*, portate bene spesso amendue dalla parte del vento; la drizza, quando il pennone è in alto, fa l' ufficio di terza sartia.

I pennoni, presso a poco come quelli delle vele auriche, sono sospesi al quarto della loro lunghezza, sì che la maggior superficie della vela è cazzata alla parte di sottovento dell' albero.

Le due vele principali, di maestra e di trinchetto, sono di forma quadrilunga, fatte di più stuoje, disposte a guisa di fasce orizzontali, ed ogni fascia è separata dall'altra con una striscia di *bambou*, sulla quale essa è legata o cucita in tutta la larghezza della vela. La fascia o stuoja inferiore della vela è unita ad un pennone o bastone più forte di *bambou*, per formare il fondo della vela. Scorrono queste vele lungo l'albero nell'issarle o abbassarle per mezzo di molti cerchj che abbracciano l'albero, e sono fermati alla vela all' incontro di ogni *bambou*. Quando la vela è serrata, le sue pieghe sono simili a quelle di un ventaglio, e posa sul ponte.

Quando la vela è issata e spiegata al vento, il pennone o bastone inferiore è sostenuto sopravvento o a sottovento dell' albero, con due specie di staffe di legno portate da due corde le quali partendo dalla testata dell'albero sostengono, una la superficie posteriore, e l'altra la superficie anteriore della vela che è molto pesante.

Il lato di sottovento o la caduta della vela si cazza all' indietro del naviglio per mezzo di più rami di corde, i quali partendo da ciascuna piegatura della vela vanno ad unirsi in una sola corda sulla quale si manovra.

L' albero di mezzana ha una vela aurica o a corna, la quale d'ordinario è di grossolana tela di cotone: la gabbia che talvolta vi è sopra la maestra, un flocco ed una specie di civade, sono parimente di cotone.

La maggior parte delle manovre, e quelle ancora delle ancore, vi si fanno col mezzo di diversi mulinelli lunghi quanto è largo il bastimento, e situati attraverso del medesimo al piede degli alberi o altrove, al numero di cinque o sei.

Questi bastimenti portano d'ordinario alla poppa, alla sommità degli alberi e in varj altri luoghi, delle bandiere, fiamme, cornette e *pennelli* o girotte, di forme per la maggior parte bizzarre.

Ne' loro canotti o scialuppe costruite grossolanamente, e di forma quadrata davanti e indietro, non vi è cosa alcuna che meriti d' essere descritta. Basterà aggiungere ciò che è riferito nel viaggio d'Anson, descritto dal suo cappellano Riccardo Walter.

« I giunchi mercantili non hanno cannoni, e la descrizione che se n' è fatta, » dimostra abbastanza che non sono in istato » di difendersi da un bastimento da guerra » europeo. Il governo chinese non ne ha di maggiori nè di miglior costruzione, per » proteggere il suo commercio; perciocchè » a Canton, ove senza dubbio sono radunate le sue principali forze navali, noi » non abbiamo veduto se non che quattro » giunchi di guerra della portata di circa » trecento tonnellate, costruiti come gli altri, » e armati di otto o dieci cannoni del calibro di quattro tutt' al più. Si può quindi » giudicare quanto poca difesa possa averne » l'impero chinese. Il *Centurione* solo ( dice » in un altro luogo) avrebbe potuto far testa » a tutta la marina chinese. »

La descrizione che si è data di questo imperfettissimo bastimento, poco degno di imitazione, è oggetto di sola curiosità. I Chinesi, secoodo il loro earattere ben conosciuto, non hanno guari perfezionata la loro marina da molti secoli, malgrado la frequenza costante de' bastimenti delle diverse nazioni europee ne' loro porti, dai quali avrebbero potuto ricavarn delle idee, per rettificare la loro costruzione (Fig. 331).

GIUNTA, s. f. *Dente*. Ven. *Zonta*. Nap. *Palella*. ECART. *SCARF*. È l'accrescimento che si fa alla lunghezza di un legno coll' incalmarne, immorsarne, apparellarne un altro.

*Giunta semplice*. ECART SIMPLE. ECART EN ABOUT. ECART QUARRÉ. *BUTT SCARF* (Fig. 47).

*Giunta doppia*. ECART DOUBLE. *SCARF* (Fig. 88).

*Giunte*. Sono pezzi di vele che si aggiungono in qualche occasione, ne' vascelli quadri, alle vele, onde accrescerne la superficie per pigliare più vento e fare maggior cammino.

GIUOCARE, v. n. JOUER. *TO PLAY*. Dicesi dei pezzi di legname in costruzione, che non essendo perfettameote aggiustati tra di loro o per vecchiezza disgiunti, possono prendere un movimeoto il quale si scoopre nelle agitazioni del bastimeoto pel mare grosso.

*Un albero giuoca nella sua mastra* (UN MAT JOUE DANS SON ÉTAMBRAI. *THE MAST FETCHES WAY OR THE MAST HAS A GOOD DEAL OF PLAY IN HER PARTNER*), cioè noo è beoe assicurato nel suo posto, nè ben fermato con le biette, e si vede alterato aleun poco dal suo posto ne' movimenti di rullío e di beccheggio del bastimento.

GIUOCARE, v. n. JOUER. *Il vento non fa che giuocare*. LES VENTS NE FONT QUE JOUER. *THE WIND IS CONTINUALLY FLYING ABOUT*. Si dice dei venti ehe non sono fissi, ma saltano. V. *Strambare*.

GIUOCO, s. m. JEU. *PLAY*.

*Giuoco della tromba*. JEU DE POMPE. *PLAY OF THE UPPER PUMP-BOX*. L'azione, il movimento dello stantuffo nella tromba.

*Giuoco. Vento della palla*. LE VENT DU BOULET. *THE WINDAGE*. L'intervallo che rimane tra la eirconferenza della palla e l'anima del cannone.

*Giuoco di vele*. JEU DE VOILES. *A COMPLETE SUIT OF SAILS*. È l'assortimento di tutte le vele necessarie per fornire compiutamente tutti i pennoni, gli alberi e gli stragli della nave con le vele usate.

GOLE. V. *Ghirlande*.

GOLETTA, s. f. GOULET. *A STRAIT AND NARROW ENTRANCE OF A HARBOUR*. Si chiama così l'ingresso a un porto o a una rada, molto stretto a proporzione della sua lunghezza, come la *Goletta di Brest*.

GOLFO, s. m. GOLFE. *A GULF*. Seno molto sfondato tra le terre, nel quale il mare è contenuto come in una baja aperta.

*Navigare o andare a golfo lanciato*. Navigare per linea retta, contrario di costeggiare o di andare terra terra.

GOMENA. V. *Gomona*.

GOMITOLO (s. m.) *di spago*. Ven. *Gemo*. PAQUET OU PELOTON DE BITORD. *BALL OF SPUN-YARN*.

GOMONA, s. f. *Gúmina*. Ven. *Gomena*. CABLE. *CABLE*. Fune grossa e luoga, d'ordinario formata di canapa e commessa due volte, cioè composta di tre ansiere, ciascuna delle quali è fatta di tre legnuoli o nomboli commessi ed insieme attortigliati. Uoa corda così lavorata si ehiama gómona, quando la sua grossezza è almeno di dodici pollici di circonfereoza; e le meno grosse fatte a questo modo ehiamansi *gherlini* (GRELINS. *CABLETS*), dai dodiei pollici sino ai cinque, e dai cioque pellici in giù chiamansi *gomenette*. Ven. *Cavi di ferra da caicchio* (CABLOTS. *A CABLET OR SMALL CABLE, OR THE PAINTER OR MOORINGS' OF A BOAT*). L'uso delle gomone è di tenere le navi fermate alle ancore e di amarrarle nei porti. Si fanno d'ordinario della lunghezza di centoventi braccia, e se ne impiombano tre insieme per formare la lunghezza necessaria per tenere le ancore a grandi distanze o a grandi fondi in eerti easi. Le gomone più grosse o uoite chiamansi anche *usti*.

Si misura la grossezza delle gomone, come di tutte le altre corde, per la loro circonferenza: così uoa gomona di 24 pollici (Veo. *Pulsade o purgade*) è quella che ha 24 polliei di circonferenza, e queste sono le più grosse ehe si facciano.

S'imbarcano per ordinario nelle navi due gomone per ciascun' ancora: la loro grossezza è relativa al peso delle ancore cui debbono servire.

| | *Quintali.* | | *Pollici.* |
|---|---|---|---|
| Le ancore | di 70 a 80 | hanno dalle gomone | di 23 a 24 |
| | di 60 a 70 | . . . . . . . . | di 21 a 23 |
| | di 50 a 60 | . . . . . . . . | di 19 a 21 |
| | di 40 a 50 | . . . . . . . . | di 16 a 19 |
| | di 30 a 40 | . . . . . . . . | di 14 a 16 |

Finalmente un' ancora di 20 quintali ha una gomona di circa 12 pollici.

Si dà alle gomone più torcitura di quello che alle corde ordinarie, affinchè, essendo più serrate e più compatte, resistano più lungamente nell' acqua, o non ne siano sì presto penetrate.

Ogni gomona è formata, come si è detto, di tre ansiere, ciascuna delle quali è composta di tre legnuoli o cordoni; cioè, la gomona contiene nove cordoni uniti insieme due volte, e questo è ciò che si dice *essere commessa due volte*. Ogni cordone è un fascio di fili, la cui circonferenza è di quattro linee all' incirca: il numero di questi fili, in una gomona di 24 pollici, è di 230 per cordone: quindi la gomona contiene nove volte 230 fili, cioè 2070 fili, e il peso d'una tale gomona è di 80 quintali: i cordoni o legnuoli di questa gomona sono di pollici 6 $\frac{1}{2}$, e le ansiere sono di pollici 12 $\frac{1}{2}$. Una gomona di 12 pollici non ha che circa 54 fili per cordone, ed in tutto 486 fili, e pesa 32 o 33 quintali. Le sue ansiere sono di 3 pollici, ed i cordoni di pollici 6 $\frac{1}{2}$.

*Gomona di venti pollici*. Cable de vingt pouces. *A twenty inches cable*.

*Gomone di ritenuta*. Cables de retenue. *Two thick cables fastened to the fore part of a ship on the stocks, when preparing to be launched, and which are cut with hatchets the moment the ship is to go off*. Chiamansi così nella manovra di varare le navi le grosse gomone che trattengono la nave dopo che si sono abbattute tutte le punte e puntelli che la reggevano nel suo cantiere. Si tagliano queste gomone a colpi di scure, quando si dà il segno, per far discendere la nave al mare.

*Gomona maestra*. Maitre cable. *The sheet cable*. È la più grossa gomona della nave, cioè quella che serve all' ancora maggiore.

*Seconda gomona*. Second cable. *The best bower cable*.

*Gomona d' ormeggio*. Cable d'affourche. *The small bower cable*. È la gomona che serve a tener un' ancora *d'afforco* o *d'ormeggio*.

*Gomona di tonneggio*. Cable de touée. *Stream cable*.

*Gomona che ha presa una volta*. Cable qui a pris un tour. *A foul hawse, a cross or elbow in the hawse*. Questo si dice quando avendo la nave due ancore a fondo, le due gomone s' incrociano una coll' altra vicino alle cubie, girando per cambiamento di vento o per la marea. Quando le gomone hanno presa una volta, bisogna osservare il momento in cui la nave sarà al caso di mutar posizione per nuovo cambiamento di vento o di marea, onde farlo fare il suo giro e farla abbattere, in modo da togliere l' incrociamento delle gomone; altrimenti potrebbe avvenire che le gomone prendessero una seconda volta, lo che darebbe molto imbarazzo per salpare.

*Togliere la gomona*. Couper le cable. *To cut away the cable*. Si fa nel caso che la nave sia forzata di mettersi alla vela, o per cattivo tempo o per timore di nemici. Conviene allora tagliare la gomona, senza fermarsi a salpare l'ancora per non perdere tempo. Si sagrifica l'ancora; vi si lascia però attaccato con la grippia un gavitello, onde riconoscere il luogo ove si è lasciata, per portarsi a ricuperarla in altro momento.

*Gomona*. Cable. Encablure. *A cable's length*. Quest' espressione serve in mare per indicare le distanze. Così si dice che una nave è distante da terra o da un' altra nave *due gomone*. ( Deux encablures. *Two cables's length* ).

*La gomona fa forza*. Le cable appelle. Tangue extrêmement, le cable appellant. *The cable grows exceedingly. To ride exceedingly hard*. Beccheggiare assai gagliardamente, sì che si fa molta forza sulla gomona.

*La gomona fretta nelle cubie*. Le cable se rague ou se ronge dans les écubiers. *There is a burning in the hawse; the cable is chafed in the hawse*. Si smangia negli occhi delle cubie, al che si provvede col guernire lo cubie di un guancialetto di legno tenero o dolce.

*La gomona ha una cocca* ( Le cable a une coque. *The cable has a kink* ), cioè una svolta derivante dal soverchio torcimento, e dal non essersi distesa la gomona prima di farla scorrere per le cubie in mare.

*Le gomone hanno presa una mezza volta nelle cubie*. Les cables ont un demi-tour, un tour. *The cables are foul in the hawse, they have an elbow or turn in the hawse*.

*Guarnitura delle ancore, cioè, gomone, grippie e cicala*. Garniture des ancres. *Ground-tackle*.

GOMONETTA, s. f. Ven. *Cavo di ferro da caicchio*. Cablot. *A cablet or small cable, particularly the painter or mooring-rope of a boat*. Sono cavi lavorati alla maniera delle gomone, e servono per le ancore minori,

pei grappini de' piccoli bastimenti e delle scialuppe, per rimurchiare o gegomarsi.

Le gomonette di 5 pollici, di $4\frac{1}{4}$, di $4\frac{1}{2}$, di $4\frac{3}{4}$ e di 4 si fanno comunemente con lo stesso filo delle gomona maggiori, ed hanno 120 braccia di lunghezza. Una gomonetta di 5 pollici ha circa 10 fili per legnuolo, cioè in tutto 90 fili. essa pesa 6 quintali: i suoi legnuoli sono di 1 pollice e $\frac{1}{2}$, ed i cordoni o ansiere di 2 pollici e $\frac{1}{4}$.

Le gomonette di $3\frac{1}{4}$, di $3\frac{1}{2}$, di $3\frac{3}{4}$ e di 3 pollici non si fanno d'ordinario se non che lunghe 50 braccia, e di filo più fino; vi sono da 7 a 10 fili in ciascun legnuolo, secondo la loro grossezza.

GONDOLA, s. f. GONDOLE. *Gondola.* Barca propria di Venezia e di quelle lagune, molto sottile e leggiera, di fondo piatto, lunga da trenta a trentadue piedi, larga non meno di quattro piedi, nè più di piedi cinque e mezzo, alta di fianco non più di un piede e mezzo. Termina in due punte acute alle sue estremità. La prua è guernita di un ferro ben grande e dentato, grosso circa tre linee, posto eretto e di taglio. La parte superiore di questo ferro sporge a foggia di una grande scure ed ha circa un piede di larghezza, che pare pronto a fendere ciò che si potesse opporre al passaggio della gondola. La poppa altresì più anticamente era guernita di un ferro più stretto che terminava in una voluta. Quelli che vogano le gondole chiamansi *gondolieri* e *barcajuoli.* Vogano spingendo il remo con la faccia rivolta a proa, e stando in piedi, uno a poppa col remo a destra, l'altro a prua col remo a sinistra. Il *poppiere* è elevato sopra la poppa la quale ha uno considerabile tontura, sicchè vede sopra il luogo coperto nel mezzo della gondola. Egli ha un piede sulla poppa e l'altro sopra un pezzo di asse che sporge alquanto dal bordo. Vogano tenendo il remo sopra un incavo fatto in un legno piantato sul bordo della gondola, largo quattro o cinque pollici. Questo legno così formato e piantato si chiama la *forcole.* Il luogo coperto nel quale stanno i passeggieri si chiama il *felze*; lo scheletro del quale, chiamato *la capponere*, è coperto di rascia nera, e lateralmente ha de' telaj scorrenti orizzontalmente, coperti pure di rascia nera o contenenti delle lastre di cristallo. Si va sotto il felze dalla parte di prua, e si siede nel fondo che si chiama il *trasto*: olle due bande vi sono *le banchette*, sopra ciascuna delle quali possono sedere due persone (Fig. 201).

*Gondola.* GONDOLE. *A LONG BOAT OF PINNACE.* Si dà questo nome ne' porti di Francia sul Mediterraneo, ad una specie di battello lungo e stretto, che però non somiglia alle gondole veneziane.

*A gondola.* GONDOLÉ. *ROUND-SHEERED OF MOON-SHEERED OF BUILT WITH A GREAT SHEER.* Dicesi che un bastimento è fatto a gondola, quando si alza molto alle sue estremità, e le sue incinte o ponti hanno molto alunamento. Sicchè *a gondole* esprime ciò che si dice altrimenti *tontura* o *elunamente.*

GORBIA, s. f. *Doccia.* GOUGE. *A GOUGE OF HOLLOW CHISSEL.* Scarpello di carpentiere fatto a guisa di porzione di cerchio nel suo taglio, e che continua cavo per un certo tratto.

*Piccole gorbia.* PETITE GOUGE. *SMALL GOUGE.*

GORDO, add. *Grosso.* GROS. EPAIS.

GORDONIERA, s. f. *Martinetto.* MARTINET. *THE PEEK-HALIARD OF TOPPING-LIFT OF THE MIZEN.* Quella corda che sostiene in alto la penna della mezzana nelle navi. V. *Martinetto.*

*Gordoniera del pico.* MARTINET DU PIC. *PEEK-HALIARD OF A GAFF.*

GORFA, s. f. Nome d'alcune chiavette che hanno un occhio all'estremità, e sono conficcate sopra l'incastro della chiave verso prua. Dentro agli occhi delle gorfe si passa il canapo che ferma il taglione.

GORGO, s. m. *Vortice.* PUIT. TOURNANT DE MER. *WHIRLPOOL, RACE.* V. *Abisso.*

GORNA. Ven. V. *Doccia.*

GOTTAZZA, s. f. *Votazza.* Ven. *Pala.* ESCOUP. GRAND ESCOUP *ou* ESCOUP A VAISSEAU. *A SKEET.* È un istromento di legno lungo, incavato da una estremità per ricevere e contenere l'acqua e lanciarla a qualche luogo. Serve a bagnare la banda della nave, come anche per bagnare le vele quando si cammina con poco vento, onde ristretta pel gonfiamento la tessitura ritenga di più il vento. Le gottazze nel dare a carena i bastimenti servono, nell'atto di bruscarle, a gettare dell'acqua ne' luoghi dove il fuoco fosse troppo avvivato. La votazza ha un manico lungo e tenue, ricurvato all'estremità (Fig. 178).

*Gottazza a mano. Gottazzuola.* Ven. *Sessola.* ESCOUP A MAIN. *A SCOOP OF BOAT'S SCOOP.* Un utensile simile e minore con manico corto, con cui si aggottano le lance e simili.

GOTTO, s. m. *Mortaletto della tromba.* CHOPINE DE POMPE. *THE LOWER PUMP-BOX.* V. *Tromba.*

GOVERNALE, s. m. *Timone.* GOUVERNAIL. *THE RUDDER.* Strumento col quale si governa la nave. Più comunemente si dice *timone.*

GOVERNARE, v. n. GOUVERNER. *To steer.* Volgere e dirigere la rotta d'un bastimento per mezzo del timone o governale.

*Governare sull' onda.* GOUVERNER A LA LAME. *To steer the ship by the sea, in a storm or when it runs high.* Si dice quando in tempo burrascoso e con mar grosso, dovendo correre in poppa, si dirige il bastimento col mezzo del timone, onde schivare i colpi delle onde che potrebbero danneggiarlo.

*Governare sull' ancora.* GOUVERNER SUR SON ANCRE. *To sheer a ship to her anchor.* E servirsi del timone per mantenere il bastimento nella direzione della gomona dell' ancora, sulla quale esso è fermato; ciò che è da osservarsi particolarmente nelle riviere ove siavi una rapida corrente che potrebbe far rompere gli ormeggi, con lo sforzo che in essi farebbe la nave presentandosi di traverso alla corrente.

*Un bastimento governa bene* (UN VAISSEAU GOUVERNE. *The ship steers well* or *there is good steerage-way*) quando obbedisce facilmente al timone.

*Un bastimento non governa più* (UN VAISSEAU NE GOUVERNE PLUS. *There is not steerage-way*) in tempo di calma e quando non vi è velocità di corso che dia potenza al timone, per tenere la direzione che si vuole.

*Un bastimento governa come un pesce* (GOUVERNE COMME UN POISSON) si dice per esprimere che governa superiormente bene, ed è sensibilissimo al suo timone: qualità ch' è eccellente.

*Un bastimento è duro al governo* (EST DUR A GOUVERNER) dicesi per significare il contrario, e che si ha dello stento a metterlo col timone nella direzione che si vorrebbe; ciò che è un grande inconveniente.

*Governare al Nord* (GOUVERNER AU NORD) o ad altro rombo, vuol dire, condurre e dirigere il bastimento a quel punto della bussola.

*Governare alla vela.* GOUVERNER A LA VOILE. *To steer with the sails.* Ciò che si fa quando il timone è smontato o perduto, sino a che si possa sostituirne un altro.

*Governa dove hai la prora.* GOUVERNE OU TU AS LE CAP. *Steer as you go.* Comando al timoniere di tenersi nella direzione che ha la prora al momento del comando.

*Governare in contrario.* GOUVERNER A CONTRE. *Inverse steering.* E governare in senso contrario e opposto a quello che si osserva ordinariamente, cioè mettere la manovella del timone a sinistra, per far virare il bastimento a sinistra, e reciprocamente. Questa maniera di governare è necessaria, quando il bastimento dà indietro o quando egli è trasportato da una corrente ch' è più veloce del di lui movimento.

*Governa la.* GOUVERNE LA. *Steady.*

*Governa al più presso, governa all' orza raso.* GOUVERNE AU PLUS PRÈS. *Keep her close to the wind.*

*Governa senza muover troppo la manovella.* GOUVERNE SANS DONNER BEAUCOUP DE BARRE. *Steer small.*

GOZZO, s. m. Barchetta colla quale i tonnarotti fanno la guardia sopra la rete detta il *bordonaro*, per osservare quando vengono i tonni; e però talvolta le vien dato anche il nome di *bordonaro*.

GRADELLA *di poppa.* LA VOUTE, L'ARCASSE. *Stern, stern-frame.* V. *Arcaccia.*

GRADO, s. m. DEGRÉ. *Degree.* Una delle trecento e sessanta parti nelle quali si divide la circonferenza di ogni circolo. Questa divisione applicata ai circoli celesti, e da questi trasportata alla superficie del globo terrestre, dà il modo di determinare in quella la posizione di qualsivoglia punto. Nei meridiani i gradi esprimono la latitudine, cominciando a contare dall' equatore verso l' uno o l' altro polo sino ai novanta. Nell' equatore i gradi esprimono la longitudine, cominciando a contare da un meridiano di convenzione, e continuando sino ai trecento sessanta o sino ai centottanta, distinguendo la longitudine occidentale dall' orientale. L' intersezione dei due circoli segna il punto indicato dai gradi suddetti. Ne' circoli paralleli all' equatore i gradi di longitudine sono sempre minori, e perciò si hanno le carte ridotte, o di Mercatore, nelle quali con un artificio assai semplice si previene l'errore che altrimenti si avrebbe dalla supposizione che i gradi fossero eguali. V. *Carta.*

GRADILE. V. *Gratile.*

GRAMPIA, s. f. CRAMPE. *A cramp-iron* or *staple.* Maniglia di ferro a foggia di U allungato, le cui due punte si conficcano nel legno in diversi luoghi delle navi, per tenere uniti dei pezzi, e s' impiega ne' porti ad uso d' afferrare ed assicurare con cavi qualche oggetto (Fig. 144).

GRANO (s. m.) *d'orzo.* GRAIN D'ORGE. È un pezzo di legno da imbono o riempimento a foggia d' una lista triangolare, che si mette negli angoli d' una unione di legni per

pareggiarli. Nella composizione degli alberi, si mettono i grani d' orzo tra i costoni o histoni che compongono insieme coll'anima l'albero, per compiere la di lui rotondità.

GRAPPINO, s. m. GRAPIN. *Grapling* or *grapnel*. Ferro o ancora da quattro marre, per uso delle galee, delle scialuppe e de' battelli. Il grappino non ha ceppo, perchè comunque cada, sempre afferra il fondo (Fig. 239).

*Grappino d' arrembaggio*. GRAPIN D'ABORDAGE. GRAPIN DE BRULOT. *A fire-grapling*. Sono grappini le cui branche sono fatte ad uncini. Si tengono sospesi con catene di ferro bastantemente lunghe all'estremità dei pennoni bassi e dell' albero di bompresso; e quando si è all' opportuna distanza dal bastimento nemico, si lasciano cadare su d'esso alle cui manovre o sartie s'afferrano. Si tendono allora le ghie dalle quali sono sospesi, e che si manovrano dalle gabbie. Quando questa operazione è ben fatta, è quasi impossibile al nemico di disimpegnarsi. Questa specie di grappioi è soprattutto necessaria ai brulotti (Fig. 240).

*Grappino a mano*. GRAPIN A MAIN. *A hand-grapling*. È un grappino d'arrembaggio, più leggiero del precedente, che si scaglia a mano sulle sartie de' vascelli nemici, per legarli ed afferrarli quando si vuol andare all'arrembaggio (Fig. 241). Sono anche questi tenuti da catene di ferro, onde non si possano facilmente tagliare.

*Grappino di cima de' pennoni*. GRAPIN DE BOUT DE VERGUE. *Sheer-hooks* or *grapling of the yard arms*. Sono ferramenti apposti all' estremità de' bassi pennoni d' un brulotto, per afferrare la manovre a particolarmente le sartie della nave nemica, sopra la quale si fanno cadere per abbruciarla. Questi ferramenti sono composti di una punta e quattro uncini a voluta, sicchè le corde in essi, una volta che siano prese, non possono più disimpegnarsi e uscirne (Fig. 242).

GRATICCIATA, s. f. BORDIGUE. *A crawl* or *a sort of pen formed by a barrier of stakes and hurdles, on the sea coast, for taking fish within it*. Chiusa formata con varie file di canne o arelle, d' ordinario ne' canali che comunicano con valli salse, per prendare il pesce e conservarlo vivo. Ognuna di queste file è disposta ad angolo, al vertice del quale si lascia una piccola apertura o intervallo per cui i pesci entrano, e che non ritrovano più per uscire. Queste file di canne formano così tra di loro molte camere nelle quali i pesci si adunano e dove si prendono quando si vuole. È vietato di fare questi lavori ne' mesi di marzo, aprile, maggio e giugno, nè si possono costruire senza la permissione delle autorità superiori.

GRATICOLATO, s. m. GRILLAGE. *A grating*. È il piano dello scalo di costruzione sul quale si posano i pezzi che formano il sostegno della nave che si vuol costruire. Si chiama graticolato perchè è formato di legni squadrati e posti a traverso gli uni degli altri, onde formano una specie di graticola.

GRATILE, s. m. *Gradile*. *Gratilo*. RALINGUE DU FOND. *Foot-rope*. Quel cavo che guernisce il fondo o piede della vela quadra. La rilinga guernisce i due lati che ne formano la tombata. V. *Rilinga*.

GRATILLO. V. *Gratile*.

GRATTARE, v. a. *Rastiare*. GRATTER. RACLER. *To scrape*.

*Grattare. Rastiare una nave*. GRATTER UN VAISSEAU. *To scrape a ship*. Levare le sozzure, il musco, lo spalmo vecchio dal bastimento quando gli si dà carena.

*Grattare il ponte*. GRATTER LE PONT. *To scrape the deck*. Levarne le sozzure.

GRAVA, s. f. GRAVE. *The strand*. Terreno piatto e basso, lungo le rive del mare, che è coperto di sabbia grossa o di ghiaja.

GREBANI, s. m. pl. Ven. Grossi sassi irregolari de' quali è formata la spiaggia o la costa del mare.

GRECHEGGIARE e *Maestraleggiare*, v. n. NORDESTER et NORD-OVESTER. Si dice della declinazione dell'ago calamitato, il quale, in vece di dirigersi esattamente al Nord, declina verso Greco o verso Maestro. V. *Variazione della bussola*.

GRECO, s. m. NORD-EST. *North-East*. Nome del vento che spira dal punto di mezzo tra il Levante e la Tramontana.

*Greco-Tramontana*. NORD-NORD-EST. *North-North-east*. Nome del vento che spira dal punto di mezzo tra la Tramontana e il Greco.

*Greco-Levante. Bora*. EST-NORD-EST. *East-North-East*. Nome del vento che spira tra Levante e Greco.

GREGGIO, add. Ven. *Grezzo*. *Legno greggio*. BOIS BRUT. *Rough timber*. Legno non polito, rozzo, non lavorato e semplicemente squadrato, e quale si suol condurre ne' porti per gli usi della marina.

*Canapa greggia*. CHANVRE BRUT. *Rough hemp*. Canapa come viene dalla campagna.

GREZZO. Ven. V. *Greggio*.

GRIBANA, s. f. GRIBANE. Specie di barca la quale ha il fondo piatto, cioè senza chiglia, e la cui portata è da trenta sino a sessanta tonellate. Questo bastimento porta un albero di maestra, uno di trinchetto senza gabbio e un bompresso. I suoi pennoni sono messi obbliquamente, come negli altri bastimenti quello di mezzana. Serve al trasporto di mercanzia nelle coste della Normandia e altrove in Francia.

GRIPPIA, s. f. ORIN. *Buoy-rope.* Corda commessa a guisa delle gomone ( Fig. 203 o n ), che è attaccata con una delle sue estremità *f f* alla croce dell' ancora o al suo fusto o asta, e coll' altra sua estremità *t t* è annessa al gavitello o boa *p*, che trovasi galleggiante sull' acqua a perpendicolo a a un dipresso sopra l' ancora, quando essa è a fondo. La grippia debb' essere eguale all'altezza dell' acqua sopra l' ancora, e inoltre più lunga di questa misura, di quanta importano le legature all' ancora ed al gavitello. La grippia serve talvolta per sollevare l' ancora dal fondo con la scialuppa, e per conseguenza debbe avere forza bastante per questa manovra. La grippia col gavitello serve ad indicare il luogo dell' ancora che si è abbandonata tagliando la gomona, in una partenza affrettata.

*Legatura della grippia.* ETALINCURE D'ORIN. *Clinch of a buoy-rope to its anchor.*

GRISELLE, s. f. pl. ENFLECHURES DES HAUBANS. *Ratlings of the shrouds.* Quelle corde disposte e legate orizzontalmente in tutta la lunghezza delle sartie, le quali servono di scala ai marinari per montare in alto. Queste cordicelle sono attaccate alle sartie con un nodo corsojo, sì che il peso le serra vie più alle stesse, ed impedisce che non iscorrano lungo le sartie per il peso dell'uomo mentre ascende o discende.

GROSSEZZA, s. f. *Dimensione.* Ven. *Morello.* ECHANTILLON. *The scantling or thickness of timber, in ship building.* Si esprime con la parola francese ÉCHANTILLON ( la quale non ne ha una precisamente equivalente in italiano ) la grossezza e solidità de' pezzi principali di legname di una nave, ma principalmente de' membri o delle coste: quindi si dice che una nave ha tredici pollici D'ÉCHANTILLON, cioè che le sue coste e molti pezzi di grossezza simile a quella delle coste hanno tredici pollici di grossezza o di dimensione. Pezzi dello stesso ÉCHANTILLON, quando sono della stessa specie, diconsi quelli di grossezza uguale; o, quando sono destinati a lavori diversi, sono pezzi, le grossezze rispettive de' quali sono proporzionate secondo il loro destino, ad essere impiegati nella stessa nave.

Una nave forte di legname d' ÉCHANTILLON, o debole di legname d' ÉCHANTILLON, significa che quella nave è di legname più o meno grosso.

La parola che corrisponde all' ÉCHANTILLON de' Francesi è la veneta di *Morello* parlando di pezzi di legname.

GRUA, s. f. BOSSOIR. *Cat-head.* ( Fig. 176. a ). Sono due grossi pezzi di legno che sporgono dall' una e dall' altra parte del castello dall' ultima costa di prua. Le grua sono coricate con la loro estremità meno grossa sul castello di prua, o sono immorsate ed impernate sopra i bagli del medesimo. L' altra estremità della grua, ch'è più grossa, passa per l' alto della costa suddetta, sporge all' infuori del bordo, rialzandosi alquanto e facendo con la direzione orizzontale della chiglia, un angolo di circa quarantacinque gradi. La parte inferiore della grua si chiama la coda, e non è in diretto, ma forma un angolo con la parte sporgente, affinchè la parte ch' è interiore incroci ad angoli retti i bagli del castello di prua. È sostenuta la grua, oltre gli altri legnami, da due mensole che chiamansi *bracciuoli delle grue* o *portagrue* ( COURBES DES BOSSOIRS ou PORTE-BOSSOIRS. *Knees of the cat-heads*). Le grue servono per levare l' ancora e tenerla sospesa, quando si vuol tenerla pronta per dar fondo, ciò che si fa per mezzo di tre rotelle poste all' estremità delle stesse, e d' una taglia a tre raggi che si chiama *taglia di coppone* ( POULIE DE CAPON. *Cat-block* ). Tra le rotelle ed il bordo della nave v' è nella grua un buco pel quale si passa la bossa che serve a capponare l' ancora ( BOSSE DE BOUT. BOSSE DE BOSSOIR. *The anchor-stopper, at the cat-head* ). Lo sporgimento di questi pezzi fuori del bordo debb' essere tale, che l' ancora gettata in acqua o ritirata a bordo non offenda la bordatura della prua della nave. Il morello delle grue è presso a poco eguale a quello de' bagli del primo ponte.

*Grua.* GRUAU. *Crane.* Macchina per la cui azione si sollevano i pesi dalle navi, e girando il falcone dal quale pendono, si trasportano sulla riva, o inversamente dalla riva alla nave.

GRUETTA, s. f. MINOIS. BOUTE-LOF. BOUT-DE-LOF. PORTE-LOF. *Bumpkin; out-rigger.*

Si dà questo nome a due legni collocati quasi orizzontalmente, uno per parte dello sperone, che sporgono sul davanti della nave, ad un certo angolo con la direzione della chiglia, per procurare da ambedue i lati un punto fermo onde murarvi il trinchetto, la scotta del quale passa per una rotella posta all' estremità della gruetta. L' estremità interiore della gruetta è inchiodata sulla piattaforma dello sperone, e sopra la forma o perteghette della prua con le quali s' indenta: l' estremità esteriore è ritenuta da due venti o sartie (Fig. 176. O).

GRUPPO o *Groppo*, s. m. *Volta. Nodo.* NOEUD. *BEND* or *KNOT*. Viloppo d' una corda o con sè stessa o con un' altra, o con un legno o con qualsisia altr' oggetto per legare e unire con fermezza due cose insieme. I gruppi sono molto varj nella marina ed hanno diversi nomi. Riduconsi però a tre specie. Altri servono a connettere due corde insieme; altri a fermare una corda ad un oggetto, come alla bugna di una vela, al gancio d' un paranco, ad un pezzo di legno; altri finalmente ad annodare e ripiegare una corda in sè stessa per accorciarla, per farvi un occhio, un cappio o per farvi una testa più grossa.

Nella tavola XV veggonsi le figure di varj nodi, legami, amarre che si usano nella marineria.

*Gruppo piano* o *gruppo marino*. NOEUD PLAT *ou* NOEUD MARIN. *A CARRICK-BEND* or *A PROPER SAILOR'S KNOT*. I marinaj se servono di questo per connettere insieme due corde, particolarmente le sottili, e per fermare sul pennone e sulla vela ripiegata i mattafioni e le gaschette de' terzaruoli (Fig. 274).

Nell' eseguire questo gruppo, conviene osservare di far passare i due capi della corda dalla stessa parte, o di sopra o di sotto del cappio che forma il resto della corda, altrimenti si fa un groppo difettoso chiamato *gruppo storto* (NOEUD TORT), il quale non fa resistenza, com' è rappresentato nella figura 275. Se è ben fatto, la tensione della corda lo assicura di più.

*Gruppo di vacca*. NOEUD DE VACHE. *GRANNY'S KNOT*. Serve a connettere due corde, e particolarmente delle più grosse, come nel caso d' unire due o più gomone per fare una grande longhezza, per gegomarsi o altro fine (Fig. 276).

*Gruppo a piè di pollo doppio*. NOEUD D'HAUBAN *ou* CUL DE PORC DOUBLE. *A DOUBLE WALL KNOT* or *SHROUD-KNOT* (Fig. 257). Serve per connettere prontamente le sarchie o altre manovra dormienti, che stansi rotte in caso di combattimento. Siccome però la connessione in questo modo accresce la grossezza della corda; così questo groppo non si può fare nelle corde che devono passare per le pulegge.

*Gruppo a pieno pugno*. NOEUD A PLEIN POING. *AN OVER HAND KNOT* (Fig. 277). È un gruppo provvisionale che si fa quando il bisogno affretta.

*Gruppo di scotta*. NOEUD D'ÉCOUTE. *A SHEET KNOT* (Fig. 278). Serve ad annodare le scotte de' flocchi e delle vele di straglio; serve ancora ad annodare la grippia alla cicala dell' ancora.

*Gruppo di bolina*. NOEUD DE BOULINE. *BOWLINE-KNOT* (Fig. 279). Serve ad attaccare gl' imbrogli ai paranchini de' terzarnoli.

*Gruppo d' anguilla lisca*. NOEUD D'ANGUILLE. *A TIMBER-HITCH* (Fig. 280). Serve ad imbarcare de' sacchi di farina, delle botti vota o altri oggetti di peso mediocre.

*Gruppo da legni*. NOEUD DE BOIS. *A JAMMING KNOT* or *COUNTRY MAN'S KNOT*. Serve per abbracciare con una corda un pezzo di legno che si voglia alzare o strascinare (Fig. 281).

*Mezzo gruppo*. DEMI-NOEUD. *A HALF KNOT* or *HALF HITCH*. Serve per fare un cappio a certe corde che s' incappellano alle cime degli alberi (Fig. 282).

*Volta o gruppo per la braca di botte*. NOEUD D'AGUY *ou* D'ÉLINGUE. *A STANDING BOWLINE-KNOT*. Serve a formare un grande cappio, sul quale sieda un uomo che si voglia sollevare per far qualche lavoro sulla cima d' un albero (Fig. 283).

*Gruppo di mezzo parlar*. DEMI-CLEF. *A CLOVE-HITCH*. Serve a legar le griselle alle sartie e a fare altri legami di corde sottili (Fig. 284).

*Parlar con volta rotonda*. TOUR MORT AVEC DEUX DEMI-CLEFS. *A CLOVE-HITCH, WITH A ROUND TURN*. Serve ad amarrare un albaro di gabbia che si voglia imbarcar sulla nave (Fig. 285).

*Gola di raja*. GUEULE DE RAIE. *A CAT'S PAW*. Serve con un gancio di paranco per la corda d' una sarchia che si voglia tesare (Fig. 286).

*Margherita*. NOEUD DE JAMBE DE CHIEN. *A SHEEP-SHANK*. Serve per accorciare prontamente una manovra o per serrare ed unire due corde parallele, annesse e fermate a due oggetti (Fig. 287).

*Gruppi o nodi dello trecciuola.* Noeuds. *Knots.* Servono per misnrare il viaggio. *Facciamo sei nodi.* Nous filons six noeuds. *We run six knots an hour.* Facciamo due miglia all' ora. V. *Loc.*

GRUPPO *di vento.* Grain. *A sudden squall of wind.* Turbine, e quel giramento che fa talora in un subito il vento per l' aria, che dicesi anche *nodo* o *gruppata di vento.*

*Gruppo o nuvolo di vento.* Grain pesant. *A heavy squall* or *gust of wind.* Quando il vento, col quale è accompagnato il turbine, è assai forte.

GUADAGNARE, v. a. e n. Gagner. *To gain.*

*Guadagnare il vento od una nave o od uno squadra.* Gagner le vent a un vaisseau ou a une escadre. *To gain the wind* or *the weather-gage.* Manovrare in modo di mettersi sopravvento o all' avvantaggio del vento di detta nave.

*Guadagnare al vento o nel vento.* Gagner au vent ou dans le vent. *To go to windward.* Dicesi d' una nave che orzando s'accosta all' origine del vento. È lo stesso che *elevarsi al vento* ( S'élever dans le vent ).

*Guadagnare una nave o guadagnare sopra una nave.* Gagner un vaisseau ou gagner sur un vaisseau. *To fore reach* or *gain ground of some ship.* Avere il vantaggio della marcia sopra un'altra nave.

*Guadagnare un porto o un ancoraggio.* Gagner un port ou un mouillage. *To secure a harbour.* Arrivare ad un porto o ad un luogo da ancorarsi.

GUAINA, s. f. Gaine. *Guaina di fiamma.* Gaine de flamme. *Canvas edging of a pendant.* È un fodero di tela rossa attaccato alla fiamma, nel quale entra il bastone o l' asta che la sostiene.

*Guaino di bandiera.* Gaine de pavillon. *The canvas edging of an ensign* or *flag.* È una lista di tela, cucita al lato perpendicolare della bandiera, guernita d'occhietti, per passarvi delle fettucce con le quali si lega la bandiera agli anelli di legno correnti sull'asta o albero della bandiera, onde far ascendere e discendere lunghesso la bandiera.

GUANCE, s. f. pl. Flasques. Vi sono varj pezzi di legno accoppiati, cui si da questo nome nella marina.

*Guance o fiasche di corretta do cannone.* Flasques d'affut. *Sides of cheeks of a gun-carriage.* V. *Carretto.*

*Guance o galtelle degli alberi.* Flasques de mat ou jottereaux de mat. *Cheeks of mast* or *hounds.* V. *Galtelle.*

*Guance della minchia o scassa dell' albero di maestra o di trinchetto.* Flasques de la carlingue du grand mat, ou du mat de misaine. V. *Scassa.*

*Guance o castagnole dell' argano.* Flasques ou taquets de cabestan. *Whelps of a capstern.* V. *Argano.*

GUANCIALE, s. m. *Cuscino. Piumaccio.* Coussin. *Pillow.*

*Guanciale di bompresso.* Coussin de beaupré. *Pillow of the bowsprit.* È un pezzo di legno riquadrato posto ed inchiodato sul primo ponte della nave, davanti all' albero di trinchetto, sul quale facevasi affrontare il piede dell' albero di bompresso. Ciò si usava in passato, ora si fa diversamente. V. *Scassa.*

*Guanciale delle bitte.* Coussin de bittes. *The fir-lining* or *doubling of the bits.* Pezzo di legno che fa parte della costruzione delle bitte. V. *Bitto.*

*Guanciale delle cubie.* Coussin des écubiers. *The bolsters of the hawse-holes.* Pezzi di legno dolce, come di tiglio o di pioppo, che si mettono sotto le cubie fuori del bordo, affinchè le gomone non si guastino per lo strofinamento.

*Guanciale di mira.* Coussin de mire. *Bed of a cannon which supports the breech, being a block of wood.* Istromento di cannoniere. È un pezzo di legno riquadrato e piatto, dipinto ordinariamente di rosso, che serve a sostenere e sollevare la culatta del cannone. Sotto di esso si mettono delle biette o conj di mira per sollevare di più la culatta ( Fig. 143 ).

*Guanciale della cima di un albero.* Coussin d'éloncis ou coussin de la tete des mats. *Pillow of the mast-heads* or *bolster.* È un pezzo di legno tenero, rotondo, che si mette tra le sbarre di coffa da ambedue le parti dell' albero, per preservare le corde che s' incappellano all' albero come le sartie, onde impedire che non si guastino con lo sfregamento alle barre stesse che sono a canti vivi.

*Guanciali. Cuscini di vecchie corde per foderare. Paglietti.* Coussins de vieux cordage pour fourrer. *Mats bolsters.* Servono dovunque occorre garantire le manovre dal guastarsi per lo strofinamento. Sono una sorta di guerniture o fodere, baderne, trecce o paglietti collocati in certi luoghi del guernimento della nave per l' uso indicato.

GUARDACOSTE, s. m. Garde-cote. *A guard a coast.* Sorta di milizia che in tempo di

goarra si dispone sulla coste ne' paesi marittimi per difesa dalle intraprese de' nemici.

*Nave guardacoste.* VAISSEAU GARDE-COTE. *GUARDA COSTA.* Si chiama così un bastimento da guerra destinato a incrociare lungo la costa per difesa d' ogni ostila tentativo, e per impedire il contrabbando illecito.

' *Guardacartocci.* PORTE-GARGOUSSE. GARDA-FEUX. *CARTRIDGE-BOX.* V. *Cartocci.*

GUARDAFUOCO, s. m. PLANCHES A FEU. Tavole che si dispongono all' altezza della linea d' acqua del bastimento, dalla parte cui si vuol dare la brusca, onde la fiamma non ascenda oltre quell' altezza.

GUARDALAI. V. *Difese.*

GUARDAMAGAZZINI ( s. m. ) *della marina.* GARDE-MAGASINS DE LA MARINE. *STORE-KEEPER OF THE NAVY.* Ufficiale dell' amministrazione della marina, il quale debbe render ragione di tutti gli effetti, mercanzie e munizioni esistenti nei magazzini dell' arsenale, di cui egli ha le chiavi, ed è incaricato di tutto quello che appartiene alle navi e altri bastimenti, e ch' è di ragione dello stato in un porto, cioè attrezzi, apparecchi, polvere, palle, cannoni, armi, legname da costruzione, cordami, ferramenti, catrame, tele, ecc. Egli è in dovere di attendere alla disposizione e alla conservazione degli effetti che sono ne' magazzini; di tenere esatto registro dell' entrata e uscita di tutte le mercanzie e munizioni, delle quali non debbe disporre, se non che per ordine del capo dell' amministrazione.

GUARDAMANO, s. m. *Guardamano de' trevieri.* LA PAUMELLE DES VOILIERS. *SAIL-MAKER'S PALM.* È una piastra d' acciajo circolare, nella quale sono fatte molte piccole cavità, di cui i lavoratori di vele si servono per ispingere l' ago nel cucire le vele. Questa piastra è fermata sopra una lista di cuojo, e resta per mezzo della stessa attaccata alla palma della mano, sul dorso della quale si allaccia. Così può l' artefice impiegare tutta la forza della sua mano per penetrare la tela delle vele ch' è grossa e dura.

*Guardamano de' funajoli.* PAUMELLE DES CORDIERS. *LIST.* Si dà questo nome a un pezzo di panno che il funajuolo filando tiene nella mano sinistra, per garantire il palmo della sua mano che sarebbe, senza questa difesa, lacerato dal passaggio continuo, e dall' attortigliamento del filo. Altronde questo panno contribuisce a rendere il filo più unito ed eguale.

GUARDAMANO ( s. m. ) *di bompresso.* GARDE-CORPS. SAUVE-GARDE DE BEAUPRÉ. *MAN-ROPES OF THE BOWSPRIT.* Due corde ( Fig. 221 *u u* ) amarrate a due occhi di ferro, ai due lati del cappelletto di bompresso, cui sono incocciate nell' altra loro estremità due bigotte che servono per arridarle a due altre bigotte fermate al parapetto di prua verso il mazzo a destra e a sinistra, formano, a lato del bompresso, due appoggi o difese per sicurezza de' marinari che ascendono sullo stesso. Si legano queste due corde insieme con altre corde *f f*, di tratto in tratto, passando sotto il bompresso, che non le lasciano discostare una dall' altra.

GUARDAMANO. V. *Difese.*

GUARDAPORTO. V. *Patascia.*

GUARDASTIVA. V. *Gosmano.*

GUARDIA, s. f. *Quarto.* QUART. *THE SEA WATCH.* V. *Quarto.*

*Guardia.* GARDE. *THE ANCHOR WATCH.* È il servizio che fanno in giro di ruolo, sopra una nave ch' è all' ancora, l' equipaggio e gli ufficiali, per vegliare alla sua sicurezza e fare le operazioni occorrenti: questa guardia non si cambia se non che ogni ventiquattr' ore. Essa si distingue dal servizio che si fa quando la nave è alla vela, mentre allora si cambia di quattro in quattro ore, o di sei in sei, che si chiama *quarto.* V. *Quarto.*

*Ufficiale di guardia.* OFFICIER DE GARDE. *THE COMMANDING OFFICER OF THE ANCHOR WATCH.* Ufficiale che presiede al servizio della guardia della nave all' ancora.

*Guardia.* GARDE. Si dice un pezzo di legno sorto, chiamato anche fodera, che si mette in qualche parte debola d' una costruzione per rinforzare un pezzo di legno viziato che si scopra nel raddobbo d' una vecchia nave.

GUARDIANI, s. m. pl. GARDIENS. *KEEPERS OR WATCH-MEN.* Uomini destinati alla guardia e alla conservazione delle navi disarmate nel porto. Sono scelti a preferenza tra i cannonieri, ufficiali marinaj, carpentieri, calafati e marinari invalidi. È ad essi ingiunto di lavare tutti i giorni coll' acqua di mare le navi, di scoparle, di fare che scolino da esse le acque delle piogge, di sgombrarle dalla neve, di visitare giornalmente le trombe, e vedere se la nave fa acqua; debbono aprire i portalli, i quartieri delle boccheporte ne' giorni di buon tempo; in una parola prendere tutte le precauzioni necessarie per tenere la nave nel migliore stato di mondezza.

Vi sono ne' porti in varie situazioni, alle uscite, alle torri da' segnali, ecc. de' guardiani, per osservare e ricevere le consegne che loro si fanno, relative agl' interessi e servigio dello stato.

Vi sono de' guardiani degli uffici e dei luoghi di lavoro.

Nelle navi armate vi sono più guardiani, scelti nel numero dell' equipaggio, cioè:

*Guardiano dell' ufficio.* GARDIEN DU BUREAU. *Messenger;*

*Guardiano di santa Barbara.* GARDIEN DE LA SAINTE BARBE. *The gunner's yeoman;*

*Guardiano del deposito delle polveri.* GARDIEN DE LA SOUTE AUX POUDRES. *Yeoman of the powder-room;*

*Guardiano della fossa de' lioni.* GARDIEN DE LA FOSSE AUX LIONS. *The boatswain's yeoman;*

*Guardiano* si dice pure una terza áncora che si adopera, in caso di burrasca, per prora del vascello.

GUARDINI (s. m. pl.) *de' portelli.* RABANS DES SABORDS. *Port-ropes.* Sono le corde con le quali si alzano e si tengono aperti i portelli.

GUERNIMENTO, s. m. *Guernitura. Attrazzatura.* GARNITURE. *Rigging, the running and standing rigging of a ship, the rigging of ships.* Termine generico che comprende tutti i cordami che s' impiegano in una nave per assicurare gli alberi, per sostenere e manovrare i pennoni, per ispiegare e serrar le vele.

Si possono distinguere tutti i cavi del guernimento di una nave in *manovre dormienti* o *ferme*, e *manovre correnti* (MANŒUVRES DORMANTES. MANŒUVRES COURANTES. *The standing part of a rope, the running ropes*). La manovre ferme o dormienti sono *le sartie, i paterassi, gli stragli*, ecc. Le manovre correnti sono quelle che servono a manovrare e a dirigere secondo il vento i pennoni e le vele: tali sono le *drizze, le mantiglie, i bracci, le mure, le scotte, le boline, gl' imbrogli*, ecc.

Quando si guerniscono gli alberi maggiori, si comincia dal fare in essi, al di sopra delle barre, una specie di guancialetto (BOURRELET. *Puddening* or *pudding of a mast*); dopo ciò s' incoccia nella testata dell' albero lo struppo di ciascun penzolo di paranco e della caliorna di quell' albero: in seguito le sartie, e sopra queste lo straglio e il controstraglio.

Gli alberi di gabbia sono elevati con le *ghindaresse* e sostenuti ai loro luoghi col *cacciacavalli.* S' incappellano colla loro testata i penzoli de' paranchi che servono a tesare le sartie di quasti alberi: vi si passano le sartie che vanno a terminare ai bordi della gabbia, e i paterassi che si tesano dalle parasarchie; indi lo straglio e il controstraglio se ve n' è.

Gli alberi de' pappafichi sono guerniti a un dipresso come gli alberi delle gabbie, fuorchè non hanno ghindaresse e non sono sorretti se non che alla testa di moro col *cacciacavallo* e con le loro sartie, paterassi e stragli.

Per attrezzare i pennoni, si comincia dall' attaccar loro varj bozzelli e radance, come bozzelli di capo di pennone, bozzelli di sottopennone, bozzelli o taglie di drizze, taglie de' penzoli de' bracci, bozzelli d' imbrogli, ecc.: si guerniscono de' loro marciapiedi: sono sostenuti a loro luogo dalla trozza, dalle drizze, dagli amanti e dalle mantiglie, si dispongono in diverse direzioni per mezzo de' bracci e degl' imbrogli.

Le vele sono invergate ai rispettivi loro pennoni con le gaschette o gerli che passano per gli occhietti aperti nel lato superiore della vela, ed abbracciano il pennone con molti giri. Si fanno parallelamente a questo lato superiore della vela, due o tre file d' occhietti simili pei terzaruoli; si fanno passare per questi occhietti i mattafioni de' terzaruoli. Ogni vela si tiena distesa e spiegata al vento con le sue scotte, mure e boline: si serrano interamente o in parte con gl' imbrogli.

Tutto questo è generale, e si fa per ciascun albero, per ogni pennone e per ogni vela. Agli articoli di queste voci è descritta la maniera di fermare, passare, allacciare ciascuna corda di quelle che compongono il guernimento della nave; e tutto relativamente alle navi di linea, come lo sono tutti gli oggetti de' quali si tratta in quest' opera.

La perfezione del guernimento dipende da una grande cognizione della meccanica, o almeno dalla pratica di quest' arte, e soprattutto dal giuoco de' bozzelli. È essenziale conciliare nel guernimento la forza con la leggerezza, e la facilità con la semplicità; è necessario che tutti gli alberi e i pennoni siano sostenuti con sicurezza; che il movimento delle vele e de' pennoni sia facile e corrente, escludendo tutto ciò che fosse pesante, superfluo e inutile.

*Officina del guernimento.* ATELIER DE LA GARNITURE. *Rigging house.* È il luogo nell' arsenale, dove si lavora pel guernimento

delle navi, cioè a tagliare i cavi secondo le occorrenti lunghezze e il loro uso, ad incocciare sopra essi le taglie o bozzelli, a fornirle degli stroppi, a impiombare i cavi e le manovre, e generalmente a mettere tutti gli attrazzi in istato di servigio.

*Magazzino de' guernimenti.* MAGASIN DE LA GARNITURE. *A STORE HOUSE FOR THE RIGGING OF SHIPS.* E il magazzino, nel quale si custodiscono e si tengono al coperto gli attrazzi di varie navi.

*Guernimento di uso e di rispetto o di riserva.* GARNITURE ET RECHANGE. *USE AND SPARE RIGGING, ANY SORT OF STORES OR IMPLEMENTS IN USE, AND THE SPARE ONES.* Distinguonsi con questi due termini gli effetti di qualunque natura sieno, che sono posti ai loro luoghi, da quelli che si sono imbarcati come provvigioni di riserva, e destinati ad essere sostituiti ai primi in caso di bisogno.

GUERNIRE, v. a. *Attrazzare.* GARNIR. GRÉER. *TO RIGG.*

*Guernire una manovra all' argano.* GARNIR UNE MANŒUVRE AU CABESTAN. *TO RIGG A ROPE AT THE CAPSTERN.* E farle fare due, tre o quattro giri intorno al cilindro o campana dell' argano, onde agire su d'essa con maggiore forza per mezzo dell' argano. Non si guerniscono all' argano per metterle in arione, se non che le manovre grosse, come le drisse dei pennoni bassi, le ghindaresse ecc.

*Guernire una nave.* GARNIR UN VAISSEAU. *TO RIGG A SHIP. Attrazzare una nave.* Ven. *Armizzare una nave.* Fornirla di tutte le manovre, vele, ecc.

*Guernire un albero.* GARNIR UN MAT. *TO RIGG A MAST.* Fornirlo delle sartie, stragli, ecc.

*Guernire un pennone.* GARNIR UNE VERGUE. *TO RIGG A YARD.* Fornirlo di vela, trozza, amante, mantiglie, bracci, ecc.

GUIDA *di fuoco.* V. *Accenditojo.*

GUIDA, s. f. GUIDE.

*Guida di bacino.* GUIDE DE BASSIN. *Marc.* Sono segnali stabiliti a terra, che servono a dirigere un bastimento quando si vuol far entrare in un bacino.

*Guida di paranco.* GUIDE DE PALAN. È una corda che serve a dirigere un paranco, cioè, a tenerlo fermo e farlo corrispondere al luogo nel quale debbe operare, come la *guida del paranco di straglio.*

*Guida dalle drizze.* GUIDE DE CONDUIT DES DRISSES OU COUVERNAIL DES DRISSES. È una corta barra di ferro, terminata da una parte in mezzo cerchio o mezzaluna, e dall' altra in un anello. Si affronta con la mezzaluna l' amante della drizza di gabbia; si tiene ferma questa barra o guida sull' amante, per mezzo di varie piccole cordicelle che passano per buchi aperti nella stessa barra: l' anello di questa guida, per cui passa uno de' paterassi dell' albero di gabbia, fa sì che l' amante resti sempre lontano dal paterasso, a misura che s' issa o si cala la drizza, potendo sempre ascendere o discendere lungo lo stesso paterasso.

GUINARE, v. a. EMBARDER. DONNER DES EMBARDÉES. *TO YAW OR SHEER OR STEER WILDLY.* V. *Straorzare.*

GUMINA. V. *Gomona.*

GUSCIO, s. m. *Scafo d' una nave.* COQUE D'UN NAVIRE. *HULL OF A SHIP.* Il corpo d' un bastimento, senz' alberi, corda e guernimenti. V. *Scafo.*

## I

IACHT, s. m. YACHT. Sorta di bastimento inglese.

Gl' *iacht* sono generalmente bastimenti leggieri fatti per la marcia, e servono a fare piccole traverse e corse. L' attrazzatura degli *iacht*, propriamente detti, consiste in un albero di maestra, uno di mezzana ed un bompresso, con le stesse vele della checchia o *ketch* ( Fig. 265 ), sì che tutta la differenza che vi è tra lo *iacht* e *la ketch*, sta nell' essere il primo decorato, attrazzato assai leggermente e costrutto per la marcia, con alloggiamenti comodi, mentre al contrario la *ketch* è pel commercio.

Gli ufficiali generali di marina d' Inghilterra, i capitani di nave, i particolari agiati, anche quelli che non appartengono alla marina, si compiacciono di far costruire o attrazzare degl' *iacht* di sessanta a ottanta tonellate, più o meno, che loro servono nella bella stagione a fare de' piccoli viaggi longo le loro coste, in Francia, in Olanda e qualche volta sino a Lisbona o a Cadice.

Lo *iacht* rappresentato nella figura 367, è un *iacht* del re d' Inghilterra: anche la regina ha il suo. Questi bastimenti sono guerniti di tre alberi, ed hanno tutte le stesse vele di una nave; ma tanto gli alberi come i pennoni sono più sottili, i bozzelli nel minor numero possibile, e l' attrazzatura è generalmente leggiera e spedita.

Gl' *iacht* del re e della regina d' Inghilterra sono ornatissimi di sculture non solamente sul davanti e all' indietro, ma anche

nelle fregiate luogo la batteria; vi sono delle ghirlande che cingono il bastimento, de' fasci d'armi tra i portelli, ecc., tutto dorato e molto ricercato. Le distribuzioni interne sono comodissime e tutto è diretto a procurare vaghezza. Il comando di questi *iacht* si dà ai capitani di nave e talvolta ad uffiziali generali. Quando Giorgio II andava in Annover, egli passava il mare con un *iacht* che era comandato dal celebre ammiraglio *Anson*, uno de' lordi dell' ammiralità.

Gli Olandesi ancora hanno degl' *iacht* superbamente decorati e adorni, per lo stesso uso di viaggi di piacere e per il trasporto di personaggi costituiti in autorità; in questi bastimenti, che sono comodi e piacevoli, si rimarca più l'acconcezza de' guernimenti e la finitura del lavoro di legname, di quello che la bontà della costruzione.

IDROGRAFIA, s. f. Hydrographie. *Hydrography or the science of navigation.* E propriamente la parte di geografia che considera il mare, in quanto esso è navigabile; insegna a costruire le carte marine, a conoscere le diverse parti del mare, come le rocce, i banchi di sabbia, le coste, i porti, gli ancoraggi, gli scandagli, la direzione e l'ora delle maree, i venti alisei ed i monsoni, e generalmente tutto ciò che interessa la navigazione. Ma estendendo la significazione di questa voce, per essa s' intende tutta l' arte della navigazione, e quindi le cognizioni necessarie per puntare le carte, dirigere le rotte, fare le osservazioni astronomiche, ed in una parola tutto ciò che riguarda la teoria e la pratica del pilotaggio.

Dicesi anche idrografia una raccolta di carte marine o idrografiche.

Chiamasi *professore d'idrografia* o più brevemente *idrografo*, un istitutore per l' idrografia destinato dal sovrano in un porto, per istruire i giovani che si applicano al pilotaggio ed alla navigazione, per esaminare i piloti ed i capitani de' bastimenti mercantili, prima che siano ammessi a quest' impieghi; ma il nome d' idrografo si dà specialmente all' uomo istrutto il quale possiede la cognizione di tutte le coste bagnate dall' Oceano, delle isole, pericoli, scogli che esigono l' attenzione de' navigatori, ecc. il quale per formare le carte, v' impiega non solamente, come il geografo, le osservazioni astronomiche che stabiliscono le latitudini e longitudini de' luoghi, ma ancora le rotte, le direzioni, le notizie e le rimarche nautiche, contenute ne' giornali di navigazione di tutte le nazioni.

IMBALLARE, v. a. Emballer. Faire une balle. *To pack up.* Mettere in balla delle mercanzie.

IMBANDIERATO, add. *Impavesato.* Aggiunto di nave o vascello che ha inalberata o spiegata una o più bandiere, e ne dispone sugli alberi e su i pennoni nelle occasioni o giorni di gala.

IMBARBARE, v. a. *Abbozzare.* Fissar con un cavo, detto del davanti, l' antenna di maestra ed il trinchetto, in occasione di mar grosso, quando la galera è alla fonda.

IMBARBONARE, v. a. Inchiodare con chiodi a barbona, cioè intaccati nelle loro smussature.

IMBARCARE, v. a. Embarquer. *To ship.*

*Imbarcare mercanzie o munizioni.* Embarquer des marchandises ou des munitions. *To ship goods.* E caricarle nel bastimento, collocarle a stivarle.

*Imbarcare un ufficiale.* Embarquer un officier. *To enter an officer in a ship.* Si dice che un ufficiale s'imbarca sopra una tal nave, per significare ch' egli è destinato a fare la campagna su d' essa.

*Imbarcarsi.* S'embarquer. *To embark or to enter on board of a ship; to take ship.* Montar sulla nave per navigare.

*Imbarcare un colpo di mare.* Embarquer un coup de mer. *To ship a heavy sea.* Si dice quando in un grosso tempo, si riceve a bordo una grande ondata ch' entra nella nave sopra il ponte ed i castelli.

*In barca.* Embarque. *Come a board.* Comando per far entrare l'equipaggio negli schifi e scialuppe e rendersi a bordo per la partenza. Si grida *in barca del Tonante, del Sovrano* (Embarque du Tonnant, du Souverain) per indicare agli equipaggi delle navi nominate i quali sono a terra di recarsi a bordo.

*Imbarca la lancia.* Embarque. *Man the boat.* Tirare la lancia dentro la nave.

*Imbarcare.* Cambrer. Se déjetter. Tourmenter. *To warp.* Incurvarsi nella lunghezza, e dicesi comunemente d' asse o legni che senza spezzarsi si piegano o ritorcono prima o dopo che sono messi in opera.

IMBARCO, s. m. Embarquement. Chargement. *Embarking or shipping.* L'imbarcare per lo più si dice delle persone, e parlandosi delle mercanzie si dice caricare.

*Imbarco o luogo dove s'imbarcano o si sbarcano le mercanzie e gli uomini.* Un quai, un port de rivière. *A warf or key, a place where they ship off goods.*

**IMBARAZZARE**, v. a. *Imbarazzarsi*. S'EMBARRASSER. S'ENGAGER. *TO ENGAGE IN.* Si dice di una manovra il cui moto sia reso malagevole dall' intrecciamento d' altre corde o da altro impedimento.

Si dice nello stivaggio che alcune casse o balle sono *imbarazzate* o *impegnate* ( ENGAGÉE. *JAMMED* ) con altre, quando non si possono levare dal loro posto senza rimuovere molti altri oggetti situati sopra.

Si dice anche nel senso d' *imbarazzare* a bella posta: *Abbiamo imbarazzato il bompresso del vascello nemico nelle nostre sartie di maestra.* NOUS ENGAGEAMES LE BEAUPRÉ DU VAISSEAU ENNEMI DANS NOS GRANDS HAUBANS. *WE GOT THE ENEMY'S BOWSPRIT ENTANGLED IN OUR MAIN RIGGING.*

**INBASTIRE**, v. a. Impostare i membri maggiori del bastimento al loro luogo per costruirlo

**IMBATTO**, s. m. Sorta di vento periodico in alcuni mari nell' estate.

**IMBIETTARE**, v. a. COINCER OU COINSER. *TO WEDGE UP.* Serrare un pezzo, un albero con biette cacciate a forza all' intorno.

**IMBIGOTTARE**, v. a. AMARRER LE CAP DE MONTON AUX HAUBANS. *TO SEND THE DEAD EYE TO THE SHROUDS.* Allacciare le bigotte alle sartie.

**IMBITTARE**, v. a. V. *Abbittare.*

**IMBOCCARE**, v. a. e n. EMBOUQUER. *TO ENTER A STRAIGHT OR A NARROW PASSAGE.* Entrare in un canale angusto tra isole o dentro terra.

*Imboccare il vento* si dice per significare che si coglia il vento direttamente.

**IMBOCCATURA**, s. f. EMBOUCHURE. *THE MOUTH OF A RIVER.* Lo sbocco o la foce di un fiume.

**IMBONARE**, v. a. *Imbuonare.* Ven. *Imbonare.* REMPLIR. *TO FILL UP THE VACANCY BETWEEN THE TIMBERS.* Riempire i vani tra i membri di un vascello e tra le coste con legni di riempimento.

**IMBONO**, s. m. *Imbuono.* Ven. *Zappoli.* REMPLISSAGE. *DEAD WOOD TO FILL UP THE VACANCY IN SHIP BUILDING.* Pezzi di legname che servono a riempire gl' intervalli tra le coste, tra i madieri o altri membri. Diconsi *Pezzi d' imbono. Riempitori.*

**IMBORBOTTATO**, add. Fatto a guisa di barbotta, che è una specie di vascello.

**IMBORONARE**, Ven. v. a. FOURRER. FASCIARE. *TO SERVE.* Avvolgere le corde grosse con altre più sottili per guarentirle dallo sfregamento.

**IMBOSCARE**, Ven. ( v. a. ) *un vascello.* Costruirne l' ossatura principale e lo scheletro con i pezzi più grossi, per rivestirlo poi della bordatura o fasciame.

**IMBOTTATO**, Ven. add. *Imbottito.* Si dice di un albero composto di più pezzi. V. *Albero.*

**IMBOZZARE**, v. a. e n. EMBOSSER. *TO BRING THE BROADSIDE OF A SHIP.* Significa disporre un vascello in una posizione diversa da quella ch' esso naturalmente prende quando è all' ancora, a tale che presenti il suo fianco ad un oggetto determinato, per mettersi in istato di difesa o di offesa. Quando il vascello è all' ancora ed è ritenuto dalla parte di prua, esso si dispone nella direzione delle sue gomone, sicchè se l' oggetto designato cui si vuole che presenti il fianco, si trova in qualunque altra linea fuori della perpendicolare alla lunghezza del vascello, richiedonsi dei mezzi per disporlo di traverso, cioè col suo fianco paralello all' oggetto stesso. Quindi si fa passare un gherlino o altro cavo forte per uno dei portelli di poppa, il quale si attacca alla gomona dell' ancora che è già a fondo, e si ala sopra quello per far girare il vascello quanto possono richiedere le circostanze. Quando è condotto alla posizione conveniente, esso è *imbozzato.* S' imbozza un vascello, e s' imbozza anche una squadra o un' armata per difendersi con vantaggio all' avvicinarsi del nemico, o per minacciarlo o per combatterlo con tutti i cannoni del suo fianco: s' imbozza per cannoneggiare vivamente una fortezza. Imbozzarsi è anche un ordine di battaglia, cioè la squadra o l' armata imbozza, quando lo stato dei vascelli maltrattati dalla burrasca, o da qualche azione sostenuta, non permette di combattere, tenendosi alla vela. S' imbozza vantaggiosamente quando, tenendosi presso il lido, le estremità della linea imbozzata sono fortemente difese da batterie in terra. È un argomento di discussione, se sia più vantaggiosa la posizione di un' armata imbozzata con le estremità bene difese, o pure dell' armata che sia alla vela.

Talvolta un vascello si mette all' ancora imbozzando ( MOUILLER EN FAISANT EMBOSSURE ), e ciò si fa dando fondo con un cavo di più allacciato alla cicala dell' ancora, per valersene volendo imbozzarsi.

S' imbozza per far girare la prua verso qualche punto, volendo partire, e si dica *mettersi alla vela imbozzando* ( APPAREILLER AVEC EMBOSSURE ).

**IMBOZZATURA**, s. f. EMBOSSAGE. È l' azione d' imbozzare un vascello o una squadra. Questa situazione si dice *la sua imbozzatura* ( SON EMBOSSAGE ).

*Imbozzatura.* EMBOSSURE. *SPRING.* Il cavo che serve ad imbozzare il vascello.

*Fare imbozzatura.* FAIRE EMBOSSURE. E eseguire ciò che occorre per imbozzare un vascello.

IMBRACARE, v. a. EMBRAQUER. ABRAQUER. *To SLING, TO SEIZE ANY CASE OR WEIGHTY BODY, SO AS TO HOIST IT UP.* Cingere checchessia con una broca per issarlo.

IMBRIGLIARE, v. a. BRIDER. *To SEIZE.* Si imbrigliano due o più cavi distanti tra di loro con una legatura che gli abbraccia e li serra insieme (Fig. 167, *m*).

*Imbrigliare l' ancora.* BRIDER L'ANCRE. *To STOW THE ANCHOR TO THE BOW.* Si dice della legatura de' cavi che sospendono l' ancora cappnoata per situarla al suo posto.

*Imbrigliare dei cavi.* BRIDER DES CORDAGES. *To SEIZE ANY COMPLICATION OF ROPES* (Fig. 167).

IMBRIGLIATURA, s. f. BRIDURE. L' atto di imbrogliare e l' effetto.

IMBROGLI, s. m. pl. CARGUES. *BRAILS OF A SHIP.* Chiamansi con questo nome tutte le corde le quali servono a ripiegare le vele, per sospenderne l'azione, e per raccoglierle poi su i loro pennoni.

Nella figura 108 è rappresentata la faccia esteriore di una vela quadra: le parte espressa con linee punteggiate indica le corde o manovre della sua faccia interiore, cioè di quella che è rivolta alla poppa. Gli imbrogli si distinguono con varj nomi.

*Le carica fondi* (LES CARGUE-BAS. LES CARGUE-FONDS. *THE BUNT-LINES*) *g g* servono a ripiegare il fondo della vela, e sono attaccate alla bassa ralinga.

*Le carica bugne* (LES CARGUE-POINTS. *THE CLUE-GARNETS* OR *CLUE-LINES*) *e e* servono a ritirare gli angoli inferiori o le bugne delle vele. Questa manovra è punteggiata nella figura, perchè è nella faccia interiore della vela.

*Le carica boline* (LES CARGUE-BOULINES. *THE LEACH-LINES*) *f f* sono fermate alle ralinghe laterali o di caduta, dove sono allacciate le patte delle boline.

Tutte servono a facilitare il modo di serrare le vele, avvicinando le parti di esse proporzionatamente ai pennoni, onde nell' accostarle e allacciarle agli stessi non facciano un più grosso invoglio in una parte che nell' altra. Le vele inferite ai pennoni sono le sole che abbiano *imbrogli*. I flocchi e le vele di straglio non ne hanno, e si fanno scorrere all' in giù per la loro *droglia*, mediante la fune detta *ala basso* (HALE-BAS. *DOWN-HAUL* OR *DOWN-HAUL TACKLE*) che è fermata agli anelli della stessa vela.

Il modo col quale si attrassano gl' imbrogli delle vele quadre di un vascello è il seguente:

*Le carica bugne.* LES CARGUE-POINTS. *THE CLUE-LINES* OR *CLUE-GARNETS.*

1.° *Le carica bugne della vela maestra* (LES CARGUE-POINTS DE LA GRANDE VOILE. *THE MAIN CLUE-GARNETS*) sono due. Ciascuna consiste in una corda semplice fermata al pennone a un terzo della distanza tra la trossa e l'estremità del pennone, passa per un bozzello incocciato alla bugna della vela, rimonta e passa alla faccia interiore della stessa, passando per un bozzello posto sul pennone vicino al capo fermo della stessa corda, indi passa per un altro bozzello posto al basso della sartia anteriore: di là passa per un altro bozzello fermato alla murata sotto la stessa sartia, e si allaccia ad un tacchetto vicino.

2.° *Le carica bugne di trinchetto* (LES CARGUE-POINTS DE MISAINE. *THE FORE CLUE-GARNETS*) sono due, similmente allestite a quelle di maestra. Gl' Inglesi a alcuni altri fanno discendere le carica fondi delle vele basse lungo l' albero e non lungo le sartie. Si servasi così lo sforzo che nell' altro modo sosteogono, allorchè ai braccia il pennone.

3.° *Le carica fondi della gabbia di maestra* (LES CARGUE-POINTS DU GRAND HUNIER. *THE MAIN TOP CLUE-LINES*) sono due. Ciascuna è fermato alla bugna dalla sua parte: passano per un bozzello sotto il pennone e per un altro posto al di fuori della gabbia, discendono al di fuori delle grandi sartie, attraversano un bozzello incocciato alla quarta sartia anteriore a un terzo della sua altezza, e si allacciano ad un tacchetto posto alla murata di rimpetto alla stessa sartia.

4.° *Le carica bugna di parrocchetto* (LES CARGUE-POINTS DU PETIT HUNIER. *THE FORE-TOP CLUE-LINES*) sono due, simili a quelle di gabbia di maestra: discendono lungo la terza sartia anteriore di trinchetto.

5.° *Le carica bugne di contrammezzana* (LES CARGUE-POINTS DU PERROQUET DE FOUGUE. *THE MIZEN-TOP CLUE-LINES*) sono due, simili a quelle della gabbia di maestra: discendono lungo la seconda sartia anteriore di mezzana.

6.° *Le carica bugne del pappafico di maestra* (LES CARGUE-POINTS DU GRAND PERROQUET. *THE MAIN-TOP-GALLANT CLUE-LINES*) sono due fermate alle bugne della vela: passano per un bozzello sotto il pennone posto al terzo dalla

distanza compresa tra la mozza e l'estremità del pennone; indi per una radancia ch' è all' estremità della barra di mezzo del pappafico; dopo ciò passano al di dentro delle sartie di gabbia, traversano un buco della piattaforma e tavolato della gabbia di maestra, e vengono ad allacciarsi alle sartie dello stesso albero, a lato delle carica bugne della gran gabbia.

7.° e 8.° *Le carica bugne del pappafico di trinchetto* ( LES CARGUE-POINTS DU PETIT PERROQUET. *THE FORE-TOP-GALLANT CLUE-LINES*) e quello *di belvedere* (DE LA PERRUCHE D'ARTIMON. *MIZEN-TOP-GALLANT CLUE-LINES* ) si fanno passare nello stesso modo, come quelle del pappafico di maestra.

9.° *Le carica bugne di civada* ( LES CARGUE-POINTS DE LA CIVADIÈRE. *THE SPRIT-SAIL CLUE-LINES* ) sono assicurate con una delle loro estremità alla bugna della vela; indi passano per un bozzello sotto il pennone; poi per la rastrelliera ch'è sopra il bompresso, e si allacciano al parapetto di prua.

10.° *Le carica bugne della controcivada* ( LES CARGUE-POINTS DE LA CONTRE-CIVADIÈRE. *THE SPRIT-TOP CLUE-LINES*) sono fermate alla bugna della vela; passano in un bozzello sotto il pennone, indi per una radancia ch' è stabilita sul violino del bompresso; discendono lungo l'albero di bompresso; passano nella rastrelliera, e si allacciano al parapetto di prua, a lato delle carica bugne di civada.

*Le carica fondi.* LES CARGUE-FONDS. *THE BUNT-LINES.*

1.° *Le carica fondi della vela di maestra* ( LES CARGUE-FONDS DE LA GRANDE VOILE. *THE MAIN BUNT-LINES* ) sono quattro, cioè due per ciascun bordo. Una di esse è fermata con una delle sue estremità ad una gassa che è alla ralinga del fondo, assai vicina alla bugna della vela; passa per due radance allacciate alla stessa ralinga, a distanze eguali tra di loro, e da quella ch'è ferma, l'ultima delle quali è posta al quarto della bordatura della vela; di là questa carica fondi rimonta al di fuori della vela, passa per un bozzello incocciato sul pennone al di fuori, perpendicolarmente all' ultima radancia ( cioè a un quarto della lunghezza del pennone o alla metà della distanza dal mezzo all' estremità del pennone ): si rende in seguito ad una taglia doppia da cannone incocciata sotto la barra traversa davanti alla gran gabbia, passa per un terzo bozzello sul cassero, a lato e dietro l'albero, e si allaccia ad un tacchetto vicino.

2.° *Le carica fondi di trinchetto.* LES CARGUE-FONDS DE LA MISAINE. *THE FORE BUNT-LINES.* Queste carica fondi delle vele basse si allestiscono talvolta a guisa d' amanti, cioè nel modo qui sotto espresso: una delle estremità dell'amante è allacciata alla gassa posta alla ralinga del fondo, assai vicina alla bugna della vela: essa passa per un bozzello semplice incocciato al pennone per di fuori perpendicolarmente alla gassa su indicata; indi in uno de' raggi della taglia doppia da cannone fermata alla barra traversa di gabbia: passa per uno de' raggi della taglia lunga a due raggi, i quali sono in due piani che si tagliano ad angolo retto. Abbassata quest' ultima taglia al mezzo della lunghezza della corda di cui parliamo, chiamata *amante di carica fondi* ( ITAGUE DE CARGUE-FONDS), la corda stessa ritorna sopra sè medesima, passa nell altro raggio della taglia doppia su mentovata, ch' è fermata sulla barra traversa di gabbia; poscia questo amante passando per un bozzello semplice incocciato sul pennone al di fuori vicino al mezzo, ritorna ad allacciarsi coll' altra estremità alla gassa ch' è alla ralinga del fondo della vela, molto vicina al mezzo. Questo amante tenendo con le sue due estremità due parti del fondo della vela discoste tra di loro, può agire nello stesso tempo sopra tutto questo lato dello stesso fondo. Per metterlo in azione, una corda chiamata *drizza di carica fondi* o *corrente*, o *corrente di carica fondi* ( DRISSE DE CARGUE-FONDS COURANT, *ou* COURANT DE CARGUE-FONDS ) o semplicemente *carica fondi* ( CARGUE-FONDS. *BUNT-LINE* ), è fermata in qualche punto a piede dell' albero; passa nel secondo raggio della taglia lunga, che è passata nel mezzo dell'amante sopraddetto e ritorna a passare per un bozzello semplice incocciato sul castello vicino al pezzo fermo della corda, e si allaccia ad un tacchetto vicino.

Si fa lo stesso a tutti e due i lati della vela: così due corde manovrate dal basso producono lo stesso effetto di quattro, disposte nel modo precedente. Molti non pertanto preferiscono la prima maniera, come meno complicata.

3.° *Le due carica fondi della gabbia di maestra* ( LES DEUX CARGUE-FONDS DU GRAND HUNIER. *THE MAIN-TOP BUNT-LINES* ) sono ferme a una gassa ch' è alla ralinga del fondo vicino alla bugna della vela: passano per due radance allacciate alla stessa ralinga, rimontano sul di fuori della vela, attraversano

cizscuna il raggio di una taglia doppia incocciata nel mezzo del pennone; passano in seguito in un bozzello assicurato all'occhio dello straglio dell'albero di gabbia di maestra; discendono all'indietro di quest' albero; attraversano per un buco la piattaforma della gabbia di maestra; passano in una delle radanee che sono poste lungo e all'indietro del trelingaggio sotto la gabbia; di là in un bozzello sul cassero, all'indietro dell'albero di maestra, e si allacciano a uo tacchetto vicino.

4.° *Carica fondi della vela di parrucchetto.* LES CARGUE-FONDS DU PETIT HUNIER. *THE FORE-TOP BUNT-LINES.*

Le carica fondi delle basse vele e quelle dalle gabbie si allestiscono diversamente nelle navi da guerra inglesi.

Le vele di maestra e di trinchetto non haono che una carica fondi da ciaschedun lato: passa ciascuna per un bozzello fisso sulla piattaforma della gabbia, una a babordo, l'altra a tribordo. Si manovrano dai due lati della nave dal disopra del casseretto, per mezzo di un tirante che sta fermo nell'angolo del casseretto e sopra il suo baglietto il più anteriore, e che passa per un bozzello incocciato all'estremità della carica fondi.

Si è pensato da poco tempo di adottare un'altra maniera di passare la carica fondi delle gabbie: in vece di guernire ad un bozzello fisso, come si è detto, all' occhio dello straglio, si fanno passare per un bozzello o galloccia posta sulla parte superiore del pennone. Si ottiene con ciò che lo stesso sforzo che fanno gli uomini per imbrogliare la vela, pesando sulla carica fondi, concorra ad abbassare il pennone di gabbia. Questa maniera nuova in Francia, era conosciuta anticamente, e lo è ancora in Inghilterra nelle barche che trasportann il carbone. Non si approva però nelle navi da guerra, ove le carica fondi delle gabbie passano per un bozzello incocciato sulla cima dell' albero di gabbia.

5.° *Le carica fondi della civada* (LES CARGUE-FONDS DE LA CIVADIÈRE. *THE SPRIT-SAIL BUNT-LINES*), attrazzate come quelle delle gabbie, passano per la rastrelliera di bompresso e si allacciano ciascuna al suo bordo, al parapetto davanti o all'ultima costa di prua.

La contracivada, il grande e piccolo pappafico, la contrammezzana, il belvedere non hanno carica fondi nè carica boline. Queste vele hanno soltanto le carica bugne.

*Le carica boline.* LES CARGUE-BOULINES. *THE LEECH-LINES.*

1.° *Le carica boline della vela maestra* (LES CARGUE-BOULINES DE LA GRANDE VOILE. *THE MAIN LEECH-LINES*) sono al numero di quattro, due da ciascun lato della vela. quella d'abbasso è allacciata alla gassa di mezzo della patta di bolina, o passa per una radancia incocciata alla gassa superiore della stessa patta; quella dell' alto è ferma ad un'altra gassa superiore: passa poi ciascuna per un bozzello semplice incocciato al pennone al di fuori; poi tutte due ravvicinandosi, passano pei due raggi di una taglia incocciata sotto la gabbia alla barra traversa o crocetta anteriore di gabbia; discendono lungo l'albero di maestra, e passano pei due raggi di una taglia doppia fermata alle tavole del cassaro a piede di quest' albero: si allacciano ad un tacchetto vicino.

2.° *Le carica boline di trinchetto* (LES CARGUE-BOULINES DE MISAINE. *THE FORE LEECH-LINES*) sono simili a quelle della vela di maestra.

3.° *Le carica boline della gabbia di maestra* (LES CARGUE-BOULINES DU GRAND HUNIER. *THE MAIN-TOP LEECH-LINES*) sono due, una da ciascun lato, fermate alla gassa che è alla rilinga di caduta, nel luogo ov' è fermato il mezzo della bolina. Passano in seguito ciascuna per una radancia ch' è attaccata alla stessa rilinga verso il terzeruolo più basso, passando al di fuori della vela; ciascuna viene ad un bozzello incocciato sul pennone dalla gabbia al di fuori; di là passano per un bozzello incocciato nell' alto dell' occhio dello straglio dell' albero di gabbia di maestra; discendono lungo lo stesso albero e dietro ad esso attraversano la piattaforma della gabbia all'indietro per un buco; passano per una delle radanee fissate all' indietro sul trelingaggio sotto la gabbia; di là finalmente in un bozzello dietro l'albero di maestra sul cassero: si allacciano ad un tacchetto vicino.

4.° *Le carica boline di parrucchetto* (LES CARGUE-BOULINES DU PETIT HUNIER. *THE FORE-TOP LEECH-LINES*) sono attrazzate come quelle della gabbia di maestra.

*Le cariche di mezzana. Imbrogli di mezzano* (LES CARGUES D'ARTIMON. *THE MIZEN-BRAILS*) sono al numero di cinque o sei a ciascun lato della vela; ciascuna d'esse è fermata a una gassa della rilinga di caduta della vela; passano ne' bozzelli che sono lungo il pennone di distanza in distanza dall' alto sina alla trozza, e si annodano al piede dell'albero di mezzana.

L'imbroglio inferiore della mezzana, cioè quella corda che ripiega la bugna della vela, si chiama *imbroglio doppio* ( CARGUE DOUBLE ): egli è composto, 1.° di un pezzo di corda che è fermo con una delle sue estramità alla rilinga di caduta, e coll'altra alla rilinga di bordatura; 2.° questa corda scorre in un bozzello cui è impiombata un' estremità dell' imbroglio; 3.° quest' imbroglio passa in un bozzello incocciato sul pennone di mezzana verso la trozza, e si annoda appiè dello stesso albero, come gli altri imbrogli.

*Imbroglio a vista.* CARGUE A VUE. *THE SLAB-LINES.* Corde minute che servono a rilavare un poco la rilinga di fondo dalla vela maestra e di quella di trinchetto, per poter vedere per di sotto di esse.

*Carica basso.* CARGUE-BAS. *THE DOWN-HAUL TACKLE OF THE MAIN OR FORE YARDS.* Corda impiombata con la sua estremità superiora a un buco che è al basso della bigotta di mezzo della trozza di trinchetto o di maestra, e di cui l'altra estremita pende sul castello al pieda dell' albero. Il suo uso è di facilitara la manovra, per ammainare il pennone. Tirando questa corda si fa scorrere la trozza lungo l'albero, ne' momenti in cui la discesa fosse impedita dai cerchj di ferro e dalle legatura delle corde che circundano l'albero in varj punti: si allaccia la carica basso a un tacchetto a piede dell' albero.

*Carica basso delle vele di straglio.* CARGUE-BAS DES VOILES D'ÉTAI.

*Carica alta.* CARGUE-HAUT. *THE PARREL HALIARDS, TO THE MAIN AND FORE YARDS.* È una corda impiombata con la sua estremità superiore alla bigotta di mezzo della trozza della vela maestra o di trinchetto, e che passa poi per una taglia inchiodata col suo stroppo dietro all'albero tra le due mastiette. di là questa corda discende sul castello a lato della carica basso, ove si allaccia a un tacchetto. Il suo uso è di agevolare la manovra per issara questi pennoni che sono molto pesanti, e di fare scorrere la trozza lungo l'albero, se il di lai moto si trovasse arrestato dai cerchj e legatura che sono intorno all' albero.

IMBROGLI ( s. m. pl. ) *delle gabbie.* SAISINES DES HUNIERS. *HAND LEECH-LINES FOR TOP-SAILS, USED IN FRENCH SHIPS.* Sono due corde che fanno presso a poco, per imbrogliare quelle vele, lo stesso uffizio delle carica boline, o per meglio dire, secondano l'effetto di quelle.

Le gabbie avendo molta tombata o altezza, e dando molta presa al vento, non sarebbero prontamente colte e imbrogliate, col mezzo dei soli imbrogli: vi si aggiungono perciò queste altre corde, le quali stando ferme sui pennoni della gabbie, verso il loro mezzo, passano sul davanti della vela, a vengono a coglierla o abbracciarla sotto le carica boline; ritornano a passare al di dentro della vela, a per un bozzello fermato sotto il pennone, un poco più lontano dal mezzo. Ciascuna di queste corde passa così per un bozzello posto al di là della metà del pennone; quindi s' incrociano nel mezzo, e dopo questo incrociamento si uniscono e discendono lungo il loro albero di gabbia, e l' albaro basso, a si manovrano insieme dall' alto del castello.

IMBROGLIARE, v. a. *Imbrogliare una vela.* CARGUER UNE VOILE. *TO CLUE UP A SAIL* OR *TO HAUL UP A SAIL IN THE BRAILS.* È raccogliere la vala per mezzo degl' imbrogli che la ripiegano in alto, e ravvicinano al pennone il di lei fondo, la bugne e i lati. S' imbroglia una vela per serrarla del tutto o in parte, per lasciare il passaggio al vento versu un' altra vela che le è dinanzi, senza perdere però totalmente l' uso della vela che s' imbroglia. Questo si fa col vento in poppa. Così s' imbrogliano le bugne della maestra per non togliere il vento al trinchetto: s' imbroglia la gran gabbia, perchè non levi il vento al parrocchetto.

*Imbroglia il parrocchetto.* CARGUE LE PETIT HUNIER. *CLUE UP THE FORE TOP-SAIL.*

*Imbroglia la mezzana.* CARGUE L'ARTIMON. *HAUL THE MIZEN UP IN THE BRAILS.*

IMBRONCARE ( v. a. ) *i pennoni.* HUTTER LES VERGUES. *TO LOWER THE LOWER YARDS DOWN A PORT.* È abbassare il pennone di maestra o di trinchetto, lungo il suo albero, sino a toccare i bordi della nave. Questa operazione si fa di rado, e non ha luogo se non che in una violenta burrasca e col mare infuriato; talvolta si fa anche essendo all'ancora, se fa tempo pessimo. Altrimenti questi dua pennoni rimangono sempre al loro luogo, non essendovi bisogno di abbassarli e issarli par la manovra dalle loro vele.

*Imbroncare i pennoni.* METTRE LES VERGUES EN PANTENNE. *TO SET THE YARDS A-PEECK.* Disporre i pennoni quasi a picco e per indicare un disordina nella nave.

*Imbroncare i pennoni* vale ancha farli scendera sino alla metà dell' albero, e quivi fermarli a modo di croce di sant' Andrea.

IMBRUMARE, v. a. Dare alcune leggieri pennellate di catrama nelle tavole del bordo del bastimento prima di dara la brusca.

IMBRUMARE, n. p. Essere offeso dalle brume. *Nave imbrumata.* Quella che è stata danneggiata dalla brume.

IMBRUNALI. V. *Ombrinali.*

IMMERSIONE, s. f. *Immersione della nave nell'acqua.* IMMERSIOR DU VAISSEAU DANS L'EAU. *THE IMMERSION OR DIPPING OF THE SHIP IN THE WATER.* L'atto d'immergersi della nave nell'acqua, le quantità di volume che resta immersa e che si chiama l'opera viva.

IMMORSARE, v. a. Vnc. Ven. *Fermare a dente.* ENDENTER. ENTAILLER. *To INDENT. To SCREE.* Unire insieme due pezzi di legno, sicchè il maschio fatto nell' estremità dell' uno entri nell' incastro fatto nell' altro, o pure il dente fatto nell' uno sia ricevuto nell' intaglio fatto nell' altro.

IMPAGLIETTARE ( v. a. ) *una nave.* BASTINGUER UN VAISSEAU. *To BARRICADE A SHIP.* Fare l' impagliettatura ai castelli, al casseretto, ai passavanti. S'impagliettano anche i parapetti de' due castelli e del casseretto, come anche il contorno delle gabbie. E l'alzare intorno al vascello una difesa di branda, vele ed altro sostenuta da alcune reti di corde destinate a tale effetto per riparare l'equipaggio dalla moschetteria del nemico in tempo di combattimento. V. *Paglietto.*

IMPAGLIETTATURA, s. f. *Bastingaggio.* BASTINGAGE. *NETTING-QUARTER, WAIST, AND FORE-CASTLE NETTING AND PAINTED CLOTHS; THE ACT OF BARRICADING A SHIP.* Specie di trinceramento che si fa al discolato lungo i passavanti ed altri luoghi scoperti della nave, per mettere l'equipaggio al coperto dalla moschetteria del nemico, quando si fanno *giù le brande* ( BRANLE-BAS ) per prepararsi al combattimento. Sono ammassi dei bagagli, delle brande e amache de' marinej che si fanno loro portare e disporre tra le reti attaccate ai filari delle battagliole ed ai candellieri d'impagliettatura, lungo i passavanti, i castelli ed il casseretto. Si può impagliettare anche con mozziconi di cavi vecchi, con borra, sughero, fagotti di stoppa e altri corpi di questa sorta. Si ricopre per di fuori l'impagliettatura con delle tele.

*Reti d'impagliettatura.* FILETS DE BASTINGAGE. *NETTING.* Servono a contenere a lungo gli ammassi di robe che si fanno per l'impagliettatura.

IMPECIARE, v. a. *Impiastrare di pece. Impegolare.* POISSER. ENDUIRE DE POIX. *To PITCH; TO DO OVER WITH PITCH.*

IMPECIATURA, s. f. *L'impeciare. Impiastramento di pece.* ENDUIT DE POIX. *THE PLASTERING WITH THE PITCH.*

IMPEGNARE, v. a. *Impegnare un combattimento, intraprenderlo.* ENGAGER UN COMBAT. *To BRING ON AN ACTION.*

IMPEGNATO. *Bastimento impegnato.* V. *Affollato.*

*Impegnato nell' acqua.* VAISSEAU ENGAGÉ. *A WATER-LODGED SHIP.* Un bastimento è impegnato nell' acqua per cattivo tempo, pel mar grosso, per la forza del vento, quando, sorpreso da una gruppata con molte vele fuori sbanda, s'inclina a modo di trovarsi in pericolo e al caso di perire, essendo già una parte del suo davanti impegnata sott'acqua. La manovra da farsi e il solo partito da prendersi prontamente in tal caso è di ammainare tutte le vele posteriori per far poggiare il bastimento, se si è in tempo; e in caso diverso di tagliare l'albero di mezzana e anche quello di maestra, per sollevare il bastimento stesso, farlo poggiare sicchè possa sorgere dall' onda. Quando il tempo è talmente cattivo che si possa temere di tale avvenimento, debbonsi tener pronte delle asce per tagliare gli alberi al momento.

IMPEGOLARE, v. a. *Impiastrare con pegola.* V. *Impeciare.*

IMPENNARE. V. *Inantennare.*

IMPENNELLARE, v. a. *Appennellare un'ancora.* EMPENNELER UNE ANCRE. *To BACK AN ANCHOR.* E dar fondo ad un' ancora piccola davanti ad una maggiore, a cui questa è unita per dividere il suo sforzo e ritenerla nel caso che fosse per arare, ciò che si pratica quando si prevede cattivo tempo o aumento di vento.

La minore ancora dicesi *ancora da pennella.* ANCRE A EMPENNELER OU PENNAUT. *A SMALL ANCHOR* OR *KEDGE ANCHOR USED TO BACK ANOTHER LARGE ONE.* Per fare questa manovra, s'imbarca nella scialuppa l'ancora da pennello e si trasporta verso il gavitello dell'ancora maggiore, la quale è a fondo; si prende la grippia a cui è annesso il gavitello: si distacca il gavitello e si amarra insieme la grippia della maggiore ancora con la gomona o gherlino della piccola. Ciò fatto, si continua a vogare con la scialuppa, allontanandosi dalla nave sino a che la grippia e la gomona, che formano insieme la comunicazione dell'ancora grossa con la

minore, siano bastantemente tese; allora si dà fondo all'ancora di pennello, e alla grippia di questa si allaccia il gavitello che si distaccò dall'ancora maggiore. Così quando l'ancora di pennello ha afferrato il fondo, viene a farsi una somma di resistenza atta a pareggiare la forza tendente a far arare l'ancora.

IMPERIALE. V. *Cielo.*

IMPERNARE, v. a. METTRE SUR PIVOT. *To poize upon a pivot or axis.* Porre o mettere un oggetto sopra un perno che debbe sostenerlo.

*Impernare* è anche introdurre i perni (Ven. *i pironi*) con i quali nella costruzione si uniscono i grossi legnami (CHEVILLER. *To bolt*).

IMPIALLACCIARE, v. a. PLAQUER. *To inlay wood.* Significa coprire lavori di legname più dozzinale con assicelle sottili di legno più gentile e più nobile.

IMPIOMBARE (v. a.) *una o due corde.* ÉPISSER UNE OU DEUX CORDES. *To splice one or two ropes.* È unire insieme due estremità di corda, o pure l'estremità di una corda al corpo della stessa, intralciando insieme e reciprocamente i cordoni scommessi di una tra i cordoni serrati e commessi dell'altra, sicchè formino una continuazione così ferma come la corda stessa dov'è intatta. Ciò si fa in più modi.

*Il corno o cornetto da impiombare. Intrecciatojo.* EPISSOIR. *Marling-splice or splicing fid.* È un arnese di legno o di ferro, simile ad un corno curvo alla punta. La sua lunghezza è da 9 a 18 pollici, e la grossezza alla base da 2 a 12 pollici. Serve per disgiungere i corduoi o legnuoli della corda commessa, e aprire il passaggio ad un cordone isolato di un'altra corda scommessa. Ve n'ha di legno di figura conica, che servono a dilatare l'apertura fatta dal corno di ferro, come anche ad allargare i legnuoli delle ralinghe onde passarvi le fuoi con le quali esse si fermano ai margini o bordi delle vele (Fig. 181, *h*, *i*, *k*).

IMPIOMBATURA, s. f. EPISSURE. *Splice.* Si distingue l'impiombatura in lunga e corta. L'*impiombatura lunga* (EPISSURE LONGUE. *Long splice*) è la più semplice, e si fa per unire le estremità di due corde, destinate a passare per un bozzello, senza che formino una grossezza maggiore di quella che hanno le corde da unirsi, sicchè possano liberamente scorrere sopra lo stesso bozzello. Per farla si scommettono i cordoni dell'estremità delle due corde sino ad un certo tratto, e si dispongono alternamente da una corda all'altra, avvicinando tra loro i punti delle due corde dove sono ancora commesse. Si fa entrare uno de' cordoni scommessi di una nel vôto lasciato dal cordone scommesso dell'altra, o si legano insieme (Fig. 182 e 183, *d f*). Si fa rientrare il cordone seguente, con due o tre giri, ne' vôti che gli si preparano scommettendo il cordone corrispondente dall'altra corda. Si legano insieme e si fermano nello stesso modo. Si fa lo stesso col terzo cordone corrispondente e scommesso nell'altra corda, per tanto tratto quanto gli altri, si lega e si ferma come si fece per gli altri due, e si trova l'impiombatura fatta, quale è rappresentata dalla figura 184.

*Impiombatura di gomena.* ÉPISSURE DE CABLE. *Cable-splice.* Le gomene sono commesse due volte. Quindi si comincia dallo scommettere i cordoni o nomboli per una certa lunghezza in entrambe; si avvicinano le due estremità, facendo entrare i cordoni d'una nell'intervallo tra i cordoni dell'altra, come si vede nella figura 185. Dopo di che si fanno entrare tanto a destra, quanto a sinistra ciascun cordone di una nell'intervallo tra i cordoni dell'altra, che perciò si apre col cornetto. Così il cordone *a* della gomona (Fig. 186) si fa entrare tra i cordoni della gomona in *a* e uscire in *a a*; il cordone *b* si fa entrare in *b* ed esce in *b b*; il cordone *c* entra in *c* ed esce in *c c*. Si serra ciascun passaggio, e vi si fa una legatura con un pezzo di comando. Dopo di avere intralciati dall'altro lato dell'altra gomona i cordoni *e*, *f*, *g*, ciascuno alla sua volta e al suo luogo, e dopo di aver ripetuto questa operazione da ciascun lato sopra ciascun corduoe, per due volte si scommette successivamente l'estremità che sopravanza di ciascun cordone, ai quali si conservano soltanto due legnuoli. Così scommesso passa per *e*, esce in *e e*, e ivi si taglia: si fa lo stesso degli altri due legnuoli. Dopo di aver fatto altrettanto con i due altri cordoni *d*, *g*, scommettendo i cordoni ridotti a due legnuoli, s'introducono (ritornando verso il mezzo della impiombatura) i cordoni soppressi *f*, *h*, *i*, e si tagliano i sopravanzi. Non rimangono allora, se non che i semplici *k*, *l*, *m* sopravanzi de' cordoni. Si passano ciascuno due volte, e si tagliano i sopravanzi del terzo ed ultimo legnuolo di ciascun cordone. Spiega in ogni

passaggio un cordone all' altro con legature di comando, così ancora al lungo dei cordoni tagliati e soppressi, onde tutto sia fermo, nè si possa scinglierе e disfare.

Fatta questa operazione egualmente a destra e a sinistra dell' unione delle due gomane, l' impiombatura risulta come nella figura 187, e si ricuopre e si guernisce con una fasciatura di comando come si vede nella figura 188. Questa unione è così solida, come e più della stessa corda, nè si scinglie per quanto la corda sia tesa. La gomona riesce più grossa nel luogo dell' impiombatura, ma dovendo passare per le cubie che sono abbastanza ampie, la grossezza accresciuta non porta inconvenienti.

*Impiombatura corta.* ÉPISSURE COURTE. *Short splice.* Si fa come la precedente, ma nelle corde commesse una sola volta: così occupa minore lunghezza, poichè i cordoni passati ciascuno alla loro volta, non si scommettono poi come nella gumone per ripassarli di nuovo, come si è detto per le gumone.

In questo modo s' impiomba l' estremità di una corda, con sè stessa facendo una mezza impiombatura, o di un solo capo, onde fare una gassa, un occhio, come si vede alla figura 189. Questa si dice *impiombatura ad occhio* ( ÉPISSURE D'ŒILLET. *Eye splice* ). Similmente s' impiombano gli stroppi dei bozzelli, quando si vogliono incocciare a qualche oggetto.

*Impiombatura doppia.* ÉPISSURE DOUBLE ou ÉPISSURE EN PORTIÈRE DE VACHE. *Cunt splice.* Si fa con due impiombature corte, ciascuna di una estremità delle corde con una porzione presa ad eguale distanza dall' estremità della corda corrispondente ( Fig. 190 e 191 ), lasciando tra le impiombature l' intervallo proporzionato all' oggetto per cui si fanno.

Le impiombature servono a moltissimi usi nell' attrazzare i bastimenti, e in tutte le operazioni di marina.

IMPOPPARSI, v. n. p. S'ACCULER. *To be pooped.* Quando un' onda si avanza sotto la prua e abbraccia il bastimento gradatamente, lo obbliga ad elevarsi con velocità più o meno grande di rotazione. Ciò non può succedere senza che la poppa s' immerga di più. La grande capacità delle anche di quasi tutti i vascelli nel modo presente di costruzione, e la disuguaglianza che vi è a fior d' acqua tra la parte anteriore e la posteriore di essi, fanno sì che la rotazione la quale principia all'incontro dell'onda nella prua, debb' essere bruscamente e irregolarmente ritardata dalla resistenza che incontra la poppa nell' accrescere la sua immersione, onde seguire nello stesso tempo il moto di elevazione della prua. Da questo contrasto risulta una sorta di scotimento che turba la regolarità del beccheggio, e lo scotimento stesso dicesi *acculamento* o *contro-colpo*.

*Impopparsi* si dice anche della situazione del bastimento che avendo preso vento in faccia, con le vele a collo degli alberi, in tempo di mar grosso, imbarca del mare dalla parte di poppa con molto rischio. I bastimenti che sono tagliati di fondo a molta altezza verso poppa sono più soggetti a questo inconveniente, nel qual caso conviene alleggerire prontamente il carico a poppa, trasportandolo più lontano verso il mezzo del bastimento.

IMPORTUOSO, add. Si dice di una costa o di un lido privo di porti.

IMPOSTATO, add. Una nave è bene impostata per piano, quando è costruita di buon legname per qualità e dimensioni.

IMPRESTITO ( s. m. ) *alla grossa avventura.* PRET A LA GROSSE AVENTURE. *Bottomry.* Si dice del danaro prestato e assicurato sul corpo e sulla chiglia di un bastimento, o sulle mercanzie caricate per averne un profitto o interesse, se il bastimento fa felicemente il suo viaggio, o per perdere tutto se il bastimento o le mercanzie periscono. Questo contratto si dice anche *bomerie*, e si fa tanto con iscrittura privata, quanto per mano di notajo. Dicesi *prenditore* ( PRENEUR ) quegli cui appartengono le mercanzie o il bastimento: *datore* ( DONNEUR ) quegli che esborsa il danaro. Non è permesso di dar danaro in somma maggiore del valor reale del bastimento o delle mercanzie, nè sul profitto che si spera dalla vendita di queste, nè sui salarj dei marinaj, quando ciò non sia col consenso del padrone, e al di sotto della metà.

IMPRUARSI, v. n. p. Si dice del bastimento che navigando s' immerge molto con la prua.

INALBERARE ( v. a. ) *una nave.* MATER UN VAISSEAU. *To fix or place the masts of a ship.* V. *Alberare.*

*Inalberare una bandiera.* Issare una bandiera alla sommità d' un albero.

INALZARE ( v. a. ) *le coste e chiodare le maestre.* ELEVER LES COUPLES et CLOUER LES LISSES. *To erect the frames* and *sheer the ribbands.* V. *Costruzione.*

INANTENNARE (v. a.), *inferire una vela*. Ven. *Impennare*. Envergucr une voile. *To bend a sail to its yard*. Propriamente si dice delle vele che s' inferiscono nelle antenne de' bastimenti latini.

INARCARSI, v. n. p. S'arquer. Cambrer. *To become broken-backed or cambered*. Incurvarsi, cangiare di forma o pel corso del tempo o per accidente, parlando di navi.

*Nave inarcata*. Vaisseau arqué. *A broken-backed ship*. Ven. *Nave scavezza in colomba*.

*Chiglia inarcata*. Quille arquée. *A cambered keel*. Ven. *Colomba scavezza*.

*La chiglia del Sovrano è inarcata di venti pollici*. La quille du Souverain est arquée de vingt pouces. *The Sovereign's keel is cambered by twenty inches*. V. *Arco*.

INCAGLIARE, v. n. S'engraver. *To run a ground, to thrust ashore or out of the water*. Fermarsi senza potersi più muovere, detto propriamente delle navi che danno in secco e sono arrenate.

INCAGLIATO, add. Engravé. *Run a-ground*.

INCAGLIO, s. m. *Arrenamento di una nave*. V. *Arrenamento*.

INCALMARE, v. a. *Innestare*. Enter. È metaforico, per significare l'unione di un pezzo di legname con un altro per calettatura e per incastro.

INCANALATURA, s. f. Rablure. *Rabbit*. Piccolo incavo formato nella grossezza di un pezzo di legno, per cacciarvi e commettervi un altro pezzo. V. *Battura*.

INCAPATO, add. Encapé. *Embayed or entered within the capes*. Si dice di un bastimento che si trova tra alcuni capi o che ha doppiato un capo il quale fa un punto rimarchevole della sua rotta. Così un bastimento che viene dalle isole dell'America a Bordeaux, si dice ch'egli è incapato quando passò l'altura del capo Finisterre.

INCAPPELLARE, v. a. Capeler les haubans. *To fix the shrouds and other rigging on the mast-head*.

*Incappellare le sartie ed altri cavi nel guernire i bastimenti* significa passare, abbracciare con la gassa, che è fatta all'estremità di queste corde, la testa dell'albero, per istabilirle al loro luogo ed attrezzare il bastimento.

INCAPPELLATURA, s. f. Capelage.

INCARRUCOLARE, v. a. Mettre la corde dans la poulie. *To put the rope in the pulley*. Propriamente è mettere il canapo nella carrucola; ed esprime ancora l'uscire del canapo dal canale della girella, per entrare tra essa e la cassa della carrucola.

INCASTELLATO, add. *Accastellato*. Accastillé. Epiteto che si dà ad un vascello parlando de' suoi castelli. *Nave incastellata alta* (Vaisseau haut accastillé), cioè che ha i suoi castelli ben alti. V. *Galluto*.

INCASTRATURA, s. f. *Incassatura*. L'incastrare ed il luogo dove s' incastra.

INCASTRARE, v. a. *Congegnare*. Entailler. Emmortoiser. *To score. To fill up a mortise*. Commettere una cosa bene insieme e per entro un'altra.

INCASTRO, s. m. *Mortisa*. Ven. *Bussola*. Mortoise. Emboiture. *Enchase. Mortice*. È un buco di figura regolare fatto in un pezzo di legno o di altra soda materia, nel quale si incassa o s' incastra il maschio di simile figura e contorno preparato all'estremità di un altro pezzo.

*Incastro o innesto d' un albero*. Liourе. Termine di carpentiere per significare l'intaglio e l'unione che si fa di un pezzo di albero ad un altro che sia stato rotto dalla forza del vento o dalla burrasca.

*Incastro. Incanalatura*. Goujure. *Notch or channel*.

INCATENARE, v. a. Fortificare con catene o traversi una costruzione.

INCATENARE, n. p. Tirare una catena a traverso per impedire il passo, e si dice propriamente de' porti e de' fiumi.

INCATRAMARE, v. a. Goudronner. *To tar or pith the sides of a ship; to pay with tar*. Impiastrare o impeciar col catrame i fianchi della nave. Incatramare i fili delle corde.

INCATRAMATO, add. Goudronné. *Tarred*. Tinto o intriso di catrame. *Corda incatramato*. Cordage goudronné. *Tarred or black cordage*. *Filo incatramato*. Fil goudronné. *Tarred rope-yarn*. V. *Catrame*.

INCAVIGLIARE (v. a.) *una nave*. Gournabler un vaisseau. *To drive the tree-nails into the ship's sides or bottom*. Mettere le caviglie ne' fianchi o fondo di una nave per assicurare il fasciame. V. *Caviglia*.

INCAVIGLIATURA, s. f. Pezzo di cavo con radancia impiombatavi, che si ferma nelle croepette di pappafico, ove l'incoccia il gancio della mantiglia di gabbia.

INCAVO, s. m. Creux d'un vaisseau. *The depth of the hold of a ship from the lower-deck beams to the keel*. L'altezza del bastimento; il vôto o spazio nel corpo del bastimento. V. *Puntale della nave*.

L'incavo è l'altezza dal vascello compresa fra i bagli e i madieri, o sia dal di sotto del primo ponte sino alla chiglia: è pure una delle dimensioni principali stabilite nella costruzione delle navi. Questa misura non si dee confondere coll' altezza perpendicolare della stiva, la quale si prende dal disopra del paramezzale alla linea de' bagli del primo ponte. Questa dimensione è tanto essenziale quanto le altre due, cioè quelle della lunghezza e della larghezza. Nella navi da guerra francesi essa è a un dipresso eguale alla metà della lunghezza del baglio maestra. Si può anche farla eguale alla settima parte della lunghezza o alla nona parte della somma della larghezza a lunghezza prese insieme. Quest'ultimo metodo sembra il migliore, perchè può essere adattato ad ogni sorta di bastimenti; qualunque proporzione si tenga dalla lunghezza alla larghezza, le quali variano in molte specie di bastimenti di costruzione dissimile.

Le navi alle quali si dà multo puntale, poste le altre cose pari, hanno una batteria più elevata e maggiori capacità; pescano di più, navigano meglio strette al vento, derivano meno quando sono alla cappa, reggono di più alla vela; sono poi meno agili veliere col vanto in poppa o di quartiere, e incontrano maggiore resistenza per farsi strada e solcare le acque.

*Incavo di vele* dicesi il seno o cavità in cui la vela riceve e racchiude il vento.

INCEPPARE (v. a.) *l'ancora*. ENJALER UNE ANCRE. *To stock an anchor, to fix the stock upon an anchor*. Mettere il ceppo all' ancora. V. *Ceppo* e *Ancora*.

INCERATA, s. f. PRÊLART. *Tar-pawling*. Tela incatramata, con cui si cuoprono le boccaporte, per impedire che la pioggia o l'acqua del mare non entri nella nave. Queste tele s' imbrattano con catrame mescolato con olio. I bastimenti che non hanno ponti sono provveduti di queste tele molto grandi, ad oggetto di mettere le mercanzie al coperto dalla pioggia e dall' acqua del mare.

INCHIAVARDARE, v. a. CLOUER AVEC DE GROS CLOUS. Serrare saldamente e stabilire checchessia con grossi perni o chiavarde.

INCHIODARE, v. a. *Chiodare*. CLOUER. ENCLOUER. *To nail*.

*Inchiodare un cannone*. ENCLOUER UN CANON. *To clay a cannon*. Mettere un chiodo a forza nel focone, per renderlo inabile ad essere adoperato.

*Inchiodare le liste delle incerate*. CLOUER LES LATES DES PRÊLARTS. *To nail the battens at the hatches along the edges of tar-pawlings*.

*Inchiodare le serrette*. VAIGRER. *To place the planks and thick stuff of a ship's cieling*.

*Inchiodare il contrabbordo*. CLOUER LES PLANCHES DU DOUBLAGE. *To nail the sheathing with filling-nails*.

INCHIODATURA, s. f. *Inchiovatura*. Lo inchiodare. ENCLOUURE. *To nail up*.

INCINTA, s. f. *Cinta*. Ven. *Centa*. PRÉCEINTE. *Wale*. Le incinte sono file o corsi di tavola esteriori più forti a più grossa delle altre del fasciame, le quali formano, a certa distanze, delle fasce o cinture che circondano il bastimento da un'estremità all'altra, sopra la linea d' acqua nell' opera morta.

Questi pezzi servono a legare la nave e a decorarla: essa sono indentate nell' intervallo tra ogni due coste o mambri, e la loro grossezza eccede quella delle altre tavole del fasciame, sporgendo all' infuori un pollice all' incirca: si dà ad esse una forma ed un contorno gradevole e un poco più d'alunamento di quello cha ha la linea delle coverte o ponti.

L' incinta più bassa è situata alla linea o maestra del forte; comincia dal dritgante e finisce dove la maestra del forte termina nella ruota di prua.

Tra questa incinta più bassa, che si nomina la *prima incinta* (PREMIÈRE PRÉCEINTE), a la seconda vi è l' intervallo di una tavola del fasciame o majere.

La seconda incinta dee rasentare le soglie inferiori del portello ultimo anteriore e dell' ultimo posteriore, senza intersecarlo. Essa si abbassa un poco sotto i portelli di mezzo, per acquistare una curvatura più marcata e più gradevole all' occhio. Il risalto o sporgimento di questa incinta, relativamente alle tavole del fasciame, è utile ai cannonieri per mettervi i piedi e tenersi al di fuori de' portelli, per alcune manovre del cannone.

In luogo di questa due file d' incinte, distanti tra di loro d'una tavola, gl' Inglesi mettono una sola incinta molto più larga, che chiamano *main wale*.

La terza e la quarta incinta (*Channel wales*) in una nave di linea sono situate alla distanza anch' esse della larghezza d' una tavola del fasciame, tra i portelli della batteria bassa o di *corridore*, e quelli della

seconda batteria, sicchè la quarta incinta rasente le soglie inferiori de' portelli estremi anteriori e posteriori, e la terza incinta non resti tagliata dai portelli di mezzo della batteria di corridora, alla soglia superiore de' quali essa si avvicina col suo contorno. Queste due incinte partendo dagli scarmi di poppa cingono la nave, e terminano alla testata della ruota di prua. Il risalto della quarta incinta o il suo sporgimento dalle tavole del fasciame ha la stessa utilità che si è detta nella seconda pei cannonieri.

Nelle navi a tre ponti vi sono due incinte di più, le quali sono condotte tra i portelli della seconda batteria e quelli della terza, come lo sono le incinte sopraddescritte tra i portelli della prima batteria e della seconda. Si chiamano *la quinta* e *la sesta incinta* ( LA CINQUIÈME et LA SIXIÈME PRÉCEINTE).

L' incinta di *sgolato* o *del discolato* ( LA PRÉCEINTE DE VIBORD. *Sheer-rail* ) è quella che sta a livello delle testate degli scalmi a mezzo della nave, e s' indenta con essi. Termina questa all' indietro contro gli scarmi di poppa, un poco sotto al disopra della linea del cassero, e davanti termina al disotto del lione verso il bracciuolo della grua, un poco sopra la linea del castello di prua; passando sotto tutt' i portelli de' castelli tanto avanti che indietro, rasentando i margini dell' ultimo portello ad amendue le estremità.

Oltre l' utilità delle incinte per la connessione della nave, per decorarla e per marcare le sue batterie, essendo per quest' oggetto esse d' ordinario tinte di nero, onde si possano ben discernere, servono ancora a portare, più che non farebbero tavole di bordatura meno grosse e meno larghe, le chiavarde delle lande e varie caviglie a campanella utili alla manovra. Si osservi la figura dell' articolo *Costruzione*, ove si dimostrano le situazioni delle diverse incinte, come ancora le lande delle sartie che sono stabilite sopra di esse.

INCIPOLLATURA, s. f. PETITE FENTE. *A chink.* Spaccatura sottile d' una tavola.

INCLINAZIONE, s. f. *Sgarramento. Inclinazione della ruota di poppa.* QUETE DE L'ÉTAMBOT. *Rake of the stern-post.* La ruota di poppa fa d' ordinario un angolo ottuso con la chiglia, e pende all' indietro. Quella quantità di cui quest' angolo è più aperto di un angolo retto, chiamasi inclinazione della ruota di poppa. Essa si misura supponendo che sia abbassata una linea perpendicolare dall' alto della ruota sino al prolungamento della chiglia; la distanza tra questa perpendicolare e l' estremità della chiglia è la quantità dell' inclinazione. Altre volte si dava a questa inclinazione la quinta parte dello slancio della ruota di prora e anche di più; ma i costruttori moderni l' hanno diminuita considerabilmente, e si sono vedute delle navi nelle quali fu soppressa del tutto.

In fatti non si vede alcuna ragione di dare questa inclinazione alla ruota di poppa, e, al contrario, s' intende che quando essa è posta sopra la chiglia a perpendicolo, il timone dee riuscire più fermamente stabilito; e che quest' inclinazione fa sì che tutti i pesi che sono a poppa tendano a elegare la nave in questa parte, o ad aprire l' angolo che la ruota fa con la chiglia.

*Inclinazione della poppa.* QUETE DE LA POUPE. *Rake of the stern* or *length of the rake abaft.* È la quantità che la faccia della poppa devia dalla linea verticale, e s' inclina all' orizzonte all' indietro.

Quest' inclinazione è sempre più forte e più marcata di quella della ruota di poppa, e non bisogna però accrescerla.

INCLINAZIONE (s. f.) *dell' ago magnetico.* INCLINAISON DE L'AIGUILLE. *Inclination of the needle.* È quella proprietà dell' ago magnetico per cui non si mantiene orrizzontale, se è equilibrato sopra il suo perno quando non è calamitato, ma s' inclina all' orrizzonte dalla parte del polo boreale se si trovi nell' emisfero boreale, e dalla parte del polo australe se si trovi nell' emisfero australe. Sotto la linea equinoziale l' ago magnetico non ha inclinazione e si mantiene orizzontale.

INÇOCCARE, v. a. ENCOQUER. *To fasten a block strop or the eye of any rope, upon a yard-arm.* Far entrare e scorrere un anello di ferro o la gassa di una corda in un pennone. Lo stroppo de' bozzelli di ciascun braccio è incoccato nell' estremità del pennone.

INCOCCATURA, s. f. ENCOQURE. *Fastening a strop or eye.* Infilamento o ingresso dell' estremità di un' antenna in un anello o in un cerchio per sospendervi una girella o simili.

INCOCCIARE, v. a. FRAPPER. *Incocciare una manovra, una corda.* FRAPPER UNE MANŒUVRE, UN CORDAGE. *To fix, seize or lash a rope in its proper place.* Attaccare una corda

[illegible]

stabilmente a qualche parte della nave o del guernimento. *Incocciare* ( FRAPPER ) si dice di quella estremità delle manovre correnti che rimane sempre attaccata ad uno stesso punto, e non delle manovre che si levano e si rimettono; nel qual caso si dice *amarrare* ( AMARRER ). Il luogo della manovra incocciata si chiama *il dormiente* della manovra.

Si dice anche *incocciare un bozzello* ( FRAPPER UNE POULIE. *To fix or seize a block* ), per significare che si attacca stabilmente a qualche luogo dove egli è necessario.

INCOLLATURA, s. f. ENCOLURE. *The thickness or timbers amidships*. S' indica con questo vocabolo la grossezza di legno de' madieri dello nave nel loro mezzo, o la grossezza nel luogo dove posano sulla chiglia. I madieri a misura che si allontanano dalla costa maestra verso le estremità anteriore e posteriore, avendo maggiore acculamento, hanno altresì maggiori messe di legno con cui si soprappongono alla chiglia. Dalla serie delle altezze di legno di tutti i madieri dall'avanti all' indietro sopra la chiglia risulta nella costruzione una linea curva che si chiama *linea del montar della stella* ( LIGNE D'ENCOLURE. *Cutting-down line* ), *linea del taglio de' fondi*, e questa linea che è la linea superiore de' madieri al mezzo della nave, è la linea inferiore del paramezzale, la quale non è interrotta se non che da' suoi incastri tra i madieri.

La grossezza del legno nel mezzo o nell'angolo de' bracciuoli, delle ghirlande o gole, de' marzapani, si nomina il collo ( LE COLLET. *The throat* ) di que' pezzi curvi.

INCORNATURA, s. f. ENCORNAIL o piuttosto CLAN. Boco o aperture bislunga, fatta sulla cima di un albero di pappafico, nella quale si mette la rotella d' un bozzello destinato al passaggio dell' amante di drizza di pappafico.

E anche il foro o apertura praticata nella grossezza della sommità dell' albero per passarvi la susta che afferra la penoa per farla correre lungo l' albero.

INCORSATOJO, s. m. BOUVET. Termine dei legnajuoli. Strumento o pialla da fare le incanalature ( RAINURES ) e le linguette ( LANGUETTES ). Ve n' ha di due specie, cioè maschio e femmina. Il primo fa l' incanalatura, il secondo fa la linguetta. Così preparati gli orli di due tavole ed insieme uniti, diconsi calettati a maschio ed a femmina. Ven. *uniti a linbello*.

Vi è anche una specie d' incorsatojo, il cui profilo è una cimasa, ed è ferro da scorniciare.

INCRESPARE, v. a. *Raggrinzare. Accrespare. Ridurre in crespe.* RIDER. PLISSER. *To wrinkle or make wrinkles, to shrivel.* Quando soffiano venti leggieri, increspano l'acqua.

INCROCIARE, v. a. *Incrocicchiare. Intersecare. Incrociare le giunte.* DOUBLER LES ECARTS. *To shift the scarfs.* Unire insieme le tavole del fasciame, in maniera che le testate del corso superiore non cadano su quelle del filo di sotto, ma a mezza lunghezza.

*Incrociare i remi.* V. *Acconigliare.*

INCROCIARE, v. n. CROISER. *To cruize at sea.* Parlando di navigazione d' un vascello armato, è andare e venire senza discostarsi da un paraggio determinato, per osservare ciò che vi si fa, e più sovente per aspettare i bastimenti nemici, ed intercettare le loro spedizioni o convogli.

Dicesi anche delle navi da guerra, allorchè fanno diverse rotte per dar la caccia al nemico o per incontrarlo.

*Una campagna di crociera* ( UNE CAMPAGNE DE CROISIÈRE. *A cruizing voyage* ) è quella di cui l' unico oggetto è d' incrociare sopra i nemici.

INCROCIATORE, s. m. CROISEUR. VAISSEAU CROISEUR. *A cruizer, a cruizing ship.* E un bastimento che incrocia o è in crociera. Vascello che scorre e corseggia sopra una costiera o spiaggia, per guardarla o per esercitarvi la pirateria.

INCROCIATURA, s. f. *Crociera.* CROISÉE ou LE COLLET. *The crown* ( Fig. 36, 37, 38 E ). Dicesi a quella parte dell' ancora dove si uniscono i due bracci al fusto. V. *Ancora.*

INCUDINE, s. f. *Ancudine.* ENCLUME. *Anvil.* E il ferro sopra il quale si ribatte o si caccia fuori la chiavo del perno, quando si mette o si leva la catena ai galeotti.

INDENTARE, v. a. *Commettere. Calettare. Unire due pezzi per mezzo di denti o intaccature.* ENDENTER. *To indent, to scarf with a tin or tongue.* Questo termine nella costruzione navale esprime la maniera con cui un pezzo è applicato ad un altro o a più altri, non per una superficie continuata, ma per molte parti che risaltano, tagliate a squadra, destinate ad entrare per due o tre pollici ne' vani del pezzo o pezzi corrispondenti. Queste parti che risaltano chiamansi *denti* ( ADENTS ). Così s' indentano le corsie dei ponti sopra i bagli, così ancora i trincarini e le dormienti sopra i membri delle

-coste: così il paramezzale s' indenta sopra i madieri.

INDENTATURA, s. f. *Calettatura a dente*. ENDENTEMANT.

Le estremità de' bagli si appoggiano e sono assicurate sulle dormienti per mezzo d' indentatura a coda di rondine.

*Indentatura delle lapazze nell'albero*. GALLEBOTTES. COAKINGS.

INDIETREGGIARE, v. n. *Dare indietro. Rinculare*. REGULER. *To RECOIL*.

INFASCIARE. V. *Fasciare*.

INFERIRE, v. a. *Fiorire. Inantennare*. Ven. *Impennare*. ENVERGUER. *To BEND A SAIL TO ITS YARD*. È attaccare il lato superiore delle vele ai pennoni quando si allestisce una nave e si dispone alla partenza, per mettere le vele in istato di servire.

Per inferire una vela della nave, o bassa o di gabbia ecc., si comincia dallo svilupparla e distenderla per lungo sulla coverta o ponte, o dalla gabbia dinanzi all' albero. S' incoccia il paranchino di cima del pennone agli angoli superiori della vela, chiamati *bugne*, e si passano nello stesso tempo tutti gl' imbrogli nelle loro radance, pulegge ed anelli di legno (MARGUILLETS), incocciati ciascheduno al sito della vela, ove debb' essere applicato; s' issa alando sul paranchino sino a che la testiera o lato superiore della vela si avvicini al pennone, e che l' angolo superiore della vela sia al contatto del tacchetto d' invergatura, e s' issando insieme tutti gl' imbrogli, perchè ajutino nello stesso istante ad elevare la vela. Allora si attacca l' estremità della vela da ciascuna parte al di fuori e al di dentro de' tacchetti, con molti giri de' matafïoni e de' morselli, che s' incrociano e si fermano poi sul pennone con una legatura piana.

I marinaj, posti sul pennone in certo numero in tutta la sua lunghezza, passano allora le gaschette negli occhietti praticati a distanze eguali lungo la testiera della vela, e facendo fare ad esse due giri intorno al pennone, le fermano e le annodano sullo stesso con legatura piana. Ciò fatto, la vela è invergata.

Si usa talvolta per analogia, ancorchè impropriamente, la voce d' *invergare* pei fiocchi o per le vele di straglio, ancorchè queste vele non abbiano pennoni o verghe.

INFERITURA. V. *Invergatura*.

INFILARE, v. a. *Infilare una nave*. ENFILER UN VAISSEAU. *To RAKE OR TO ENFILADE A SHIP*. È tirare il cannone sul nemico che presenta la sua poppa o la sua prora, in modo che le palle vi scorrano nel verso della sua lunghezza, e facciano perire o feriscano molti: ciò che la nave attaccata dee con ogni industria schivare. Dicesi anche *investirlo*.

INFILATA, s. f. ENFILADE. *RAKE OR ENFILADE*. Termine d' artiglieria. Esprime la linea che percorrono le palle nemiche, quando attraversano una nave nel verso della sua lunghezza, e fanno per conseguenza molta più rovina passando pei ponti e castelli dove vi è molta gente, che non farebbero se passassero per la larghezza.

INFRENELLARE, v. a. *Affornellare*. TENIR LA RAME EN AIR. *To KEEP THE OARS HIGH OUT OF THE WATER*. Fermare il remo con la pala in aria.

INGAGGIARE, v. a. *Convenire con pegno*, detto *gaggio*. ENGAGER. *To ENGAGE*. Si dice dell' impegnare un uomo al servizio della marina o della guerra mediante alcuni patti e una anticipazione di danaro.

INGAGGIATO, add. *Un uomo ingaggiato*. UN HOMME ENGAGÉ AU SERVICE. *ENGAGED*.

*Un bastimento ingaggiato*. UN VAISSEAU ENGAGÉ. S' intende impegnato per ordine superiore o per contratto a qualche spedizione.

*Un bastimento ingaggiato*. UN VAISSEAU ENGAGÉ. *A WATER-LODGED SHIP*. S' intende un bastimento impegnato per il cattivo tempo, per il mar grosso, sorpreso dalla forza del vento per una gruppata con molte vele fuori, che sbanda a modo di trovarsi compromesso ed al caso di perire, avendo già una parte del suo davanti impegnata sotto acqua. La manovra da farsi o il mezzo da impiegarsi con risoluzione e vivacità in tal caso, è di ammainare prontamente le vele di dietro, per far poggiare il bastimento se si è a tempo, e in difetto, di tagliare l' albero di mezzana ed anche quello di maestra per dar sollievo al bastimento, farlo poggiare e farlo sorgere dall' onda.

Quando il tempo è assai cattivo, onde si possa temere un tale avvenimento, debbonsi tener pronte delle asce e scuri per tagliare gli alberi senza dilazione, quando si arrivi a quest' estremo.

*Un cavo ingaggiato, imbarazzato*. UNE MANOEUVRE ENGAGÉE. *A FOUL ROPE*. Si dice quello che è imbarazzato nel suo movimento da un altro cavo o altro oggetto che lo incroci e lo imbrogli, o dall' essere arruffato egli stesso, sicchè non iscorra.

Anche nello stivaggio si dice che una cassa, una valigia, un ballotto *sono ingaggiati* (ENGAGÉS. *JAMMED*), quando si trovano

imbarazzati e nascosti sotto molti altri oggetti collocati irregolarmente, e così abbasso che non si può senza molta difficoltà e fatica estrarli, quando se ne ha bisogno.

INGALONARE, n. p. Voc. Ven. Sbandarsi della barca sino al segno che la chiglia o il fondo si mostri sopra l'acqua, col prossimo rischio di rovesciare *a far cappello*.

INGANCIARE, v. a. ACCROCHER. CROCHER. *To seize any thing with a tackle-hook*. Aggrappare qualche cosa con gancio. Più comunemente si dice *incocciare*.

INGARZELLATURA, s. f. La strangolatura dell' inzinatura.

INGEGNERE (s. m.) *civile di marina*. INGÉNIEUR DE LA MARINE. INGÉNIEUR DES BATIMENS CIVILS. *A naval engineer*. E un ingegnere stabilito ne' porti per dirigere e sopravvegliare alle operazioni di muramento idraulico, alle fortificazioni marittime, alle costruzioni de' bacini, delle rive, degli edifizj, magazzini ed altre opere di muramento, d' impalcature e tetti delle case necessarie ne' porti e negli arsenali. Vi è in tutti i porti dello stato di Francia uno o due di questi ingegneri, i quali hanno sotto di sè dei sottingegneri ed allievi.

*Ingegnere costruttore di marina*. INGÉNIEUR CONSTRUCTEUR DE LA MARINE. *Shipwright of the navy*. E l' ingegnere esperto nella costruzione delle navi per fare i piani delle navi da costruirsi, e dirigerne il lavoro. Le loro funzioni, il rango e le condizioni che si richiedono della loro istruzione e per il loro avanzamento, sono regolate dalle leggi, e precedentemente dall'ordinanza di marina del 1765, che diede loro la qualificazione d'ingegneri.

Stanno nella condizione di allievi per molt'anni, indi passano al grado di sottingegneri costruttori, in seguito a quello d'ingegneri costruttori, finalmente d' ingegneri in capo, uno de' quali ha la sua residenza in ciascheduo gran porto dello stato.

INGEGNO, s. m. *Istromento composto. Ordigno. Macchina*. INSTRUMENT. MACHINE. *Machine. Engine*.

INGHIRLANDARE, v. a. FAIRE L'EMBOUDINURE DE L'ORGANEAU D'UNE ANCRE. *The puddening of an anchor* (Fig. 39 e 174).

*Far lo ghirlanda a una cicola di un'ancora o ad un anello* è un rivestimento o inviluppo di sottili funicelle che si fa intorno alla cicala dell' ancora, onde la gomona che vi è attaccata, non si smangi sfregandosi sul nudo ferro. V. *Ancora*.

INGIARO, s. m. Corda sottile raccomandata all' antenna, con la quale per mezzo di uno o due bozzelli si serra una parte della vela.

*Ingiaro della gola*. Quello con cui si tira all' antenna la scotta della vela per serrarla.

INGIAVETTARE, v. a. Voc. Ven. Fermare i perni con le giavette o copiglie.

INGINOCCHIATO, add. *Piegato a guisa di ginocchio*, si dice di que' pezzi che per la loro figura angolare imitano la piegatura del ginocchio, come i bracciuoli e le cappezzelle, o di que' ferri ripiegati è che fanno gomito.

INGIUNCARE, v. a. SERRER AVEC DES JONQUES. Serrare la vela con giunchi, e dicesi specialmente delle vele latine.

INGIUNCATURA, s. f. L' atto d' ingiuncare, o lo stato della vela ingiuncata.

INGOJARE, v. a. *Inghiottire*. ENGLOUTIR. *To swallow*. Il mare ha ingojata una nave, per dire che la nave si profondò nel mare. Ven. *E andata per occhio*.

INGOLFARSI, n. p. ENTRER DANS UN GOLPHE. *To enter in the main sea; to go very far in the sea*.

INGOMBARE, v. n. Si dice di un legno che s' imbarca e s' incorva. V. *Imbarcare*.

INGOMBRARE (v. a.) *un bastimento*. ENCOMBRER UN VAISSEAU. *To cumber a ship*. Imbarazzare la stiva e lo spazio fra i ponti con effetti che occupano molto luogo.

*Mercanzie che ingombrano*. MARCHANDISES QUI ENCOMBRENT. *Cumbersome goods*.

INGOMBRO, s. m. ENCOMBREMENT. *Incumbrance*. E lo spazio che occupano ne' bastimenti le mercanzie o effetti di molto volume e di poco peso, come balle di cotone, di pelletteria, di piume, di canapa, i treni d' artiglieria, ecc. Il nolo per questa sorta di mercanzie o effetti si regola a ragione dell' ingombro o volume, non a ragione del peso.

*Effetti d' ingombro*. EFFETS D'ENCOMBREMENT. *Cumbersome goods or stores*.

INGORBIATURA, s. f. LE CREUX D'UNE GOUGE OU D'UNE VIROLE.

*Lo ingorbiare*. Introdurre la gorbia o altra cosa simile a punta. *To put a ferrel to a cane*.

INGORGARE, v. n. *Tenere in collo. Impedire il passaggio dell' acqua*. S'ENGORGER. *To be choaked up; to want a clear passage*.

*Tromba ingorgata*. POMPE ENGORGÉE. *A pump choaked up*. V. *Tromba*.

INGRATICOLARE, v. a. Chiudere un'apertura con graticola o con cosa a guisa di graticola.

INGRATICOLATO. Chiusura fatta a modo di graticola. V. *Carabottina*.

**INGRAVIARE**, v. a. Voc. Ven. V. *Intregnare*.

INNESCARE (v. a.) *un'arma da fuoco, un cannone*. AMOECER UN CANON. *To prim a gun*. Mettere la polvera nel focone per dar fuoco alle artiglierie.

INSEGNA, s. f. ENSEIGNE. *The ension*.

*Insegna di poppa*. ENSEIGNE DE POUPE. *The ension*. Chiamasi così la bandiera quadra che s'inalbera all'asta di bandiera piantata nell'alto della poppa, e che mostra la nazione della quale è la nave.

*Insegna di nave*. ENSEIGNE DE VAISSEAU. Grado d' ufficiale di marina subordinato al luogotenente della nave. Vi si arriva dopo un certo tempo di navigazione, soddisfacendo alle condizioni, ed assoggettandosi ad un esame autentico. Per le nuove leggi relative alla marina, ogni capitano di bastimento mercantile è nello stesso tempo, per diritto, insegna di nave non mantenuta, ed ogni insegna di nave dello stato all'età di ventiquattro anni ha diritto di comandare delle navi mercantili, se ne trova l' occasione.

Distinguonsi gli ufficiali, altri come insegne di *nave mantenuta*, che sono continuamente al servizio a costantemente assoldati ed impiegati, e altri di *nave non mantenuta*, che hanno ottenuto il grado, senza essere però costantemente pagati, e sono abili a comandare sopra i bastimenti mercantili o a fare il servizio d'insegne sopra le navi pubbliche, quando sono chiamati.

INSENATURA, s. f. Insenature e torrinche dicousi le brache stabili, cioè, che non sono per uso momentaneo. V. *Braca*.

INTACCARE, v. a. ENTAILLER. *To jag* or *notch*. Far tacca, fare in superficie un piccolo taglio.

*Intaccare il vento*. È quando nell' orzare per andare al più presso, si comincia a ricevere il vento.

INTACCATURA, s. f. *Tacca*. ENTAILLE. ENTAILLURE. CRAN. COCHE. *A notch*, *a jag*. Si dice di alcuni tagli che si fanno nel legno o nella pietra per collagarvi per entro altri legni o pietre.

INTAGLIO (s. m.) *a quadretto*. ENTAILLE QUARRÉE. *Notch with square sides*. Intaglio ad angoli retti.

*Intaglio angolare*. ENTAILLE PERDUE, A ABOUTS PERDUS, A EIFFLET. Intaglio ad angoli obbliqui, fuori di squadra, in isquarcio, a sghimbescio.

INTARSIARE, v. a. MARQUETER. *To do inlaid work*. Coprire di legni sottili de' lavori di legname più grossolani. *Lavoro di rimesso*.

INTELAJATURA. s. f. CHARPENTE. Ossatura, unione di più pezzi di legname congegnati insieme stabilmente.

INTENDENTE (s. m.) *di marina*. INTENDANT DE LA MARINE. Ufficiale d' amministrazione il cui carico corrisponde a quello di *commissioner resident of a dock-yard* nella marina inglese, il quale dee conoscere tutti i dettagli dell'armamento e del disarmo delle navi.

*Intendente delle armate navali*. INTENDANT DES ARMÉES NAVALES. Ufficiale destinato a regolare le spese, la polizia, il governo ecc. delle armate navali.

INTENDENZA, s. f. L' ufficio a la dignità d' intendente.

INTERCETTARE, v. a. INTERCEPTER. *To intercept*. Sorprendere, arrestare lettere missive e simili per iscoprire qualche disegno, o per impedire l' eseguimento di qualche cosa. *Abbiamo intercettato una corvetta con de' dispacci*. NOUS INTERCEPTAMES UNE CORVETTE CHARGÉE DE DÉPÊCHES. *We intercepted a corvette with dispatches on board*.

INTESTARE, v. a. Mettere due pezzi a contrasto colle loro testate, che è lavoro diverso dalla palellatura, perchè i pezzi non s' incastrano l' uno nell' altro, ma soltanto si dispongono testa a testa.

INTORBIDARE (v. a.) *l' acqua*. *Intorbere*. TROUBLER L'EAU. *To make foul water*.

INTRARE, v. a. *Tesare*. RIDER. *To set up*. *Intrare le sartie*. RIDER LES HAUBANS. *To set up the shrouds*. È un modo d'esprimere l' azione di tesare alquanto una manovra ritirandone a sè una parte.

INTREGNARE, v. a. Ven. *Ingraviare*. EMBIELLER. CONGRÉER. *To worm*.

*Intregnare la gomona*. PEIGNER ou CONGRÉER LE CABLE. *To worm the cable*.

INTREGNATURA, s. f. CONGRÉAGE. *The worming* or *keckling*. È una preparazione che si fa ad una corda prima di fasciarla (Fig. 137). Prima di fasciare o foderare una corda si dee renderla più rotonda e più liscia, e ciò si fa introducendo una cordicella di proporzionata grossezza negl' intervalli tra i legnuoli o cordoni, come si rileva dalla semplice ispezione della figura, osservando di allacciare il primo capo della cordicella ben fermo al principio della intregnatura. Si ripete lo stesso per ciascuno intervallo tra i cordoni, se essa è commessa in tre o in quattro, e l'altro capo della funicella s' insinua a forza tra i cordoni.

INTUGLIARE, v. a. UNIR LES BOUTS DE DEUX CORDES. *To join together the ends of two ropes.* Legare e unire due cime di cavo insieme o per annodamento o per impiombatura.

INVALIDI ( s. m. pl. ) *di marina.* INVALIDES DE LA MARINE. SICK OR *wounded and superannuated officers, seamen and widows, charged on the navy.* L'ospedale degl' invalidi delle truppe di terra, fondato in Francia nel 1674, servì a un dipresso di modello allo stabilimento degl' invalidi di marina; con questa differenza, che a questi non si è fabbricato un alloggio, nè sono essi obbligati a veruna residenza particolare, ma godono tranquillamente alle loro case delle ricompense che sono loro accordate.

Questo stabilimento ha per oggetto la ricompensa ed il mantenimento dei marini invecchiati o feriti che non sono più in istato di servire, e delle loro vedove e figli che restano orfani. È fondato sopra varj editti e segnatamente su quello del 1720, il quale ne ha regolato la forma e l'amministrazione. I fondi destinati al loro mantenimento consistono, 1.° in quello di sei denari per lira sul soldo e salarj degli equipaggi che navigano alla parte, a mese e nel cabottaggio, tanto in Francia, come ne' paesi stranieri ed alle colonie; 2.° nel trattenuto di un soldo per lira sul prodotto netto delle prese marittime; 3.° nel dono che loro si è fatto della totalità de' soldi, prodotti d'inventario, decime, porzioni d'interesse ed altri oggetti non reclamati da marini morti sopra i bastimenti nel tempo del loro viaggio; 4.° in un altro dono del prodotto netto degli avanzi di naufragi non reclamati; 5.° nella somma del soldo de' marinaj disertori dalle navi dello stato; 6.° nel prodotto del soldo intero e degli appuntamenti, parti e porzioni di prese, non reclamati dagli ufficiali marini, dai marinaj, dai soldati ed operaj, lo sconto de' quali si è fatto nei porti, quando non siansi presentati dopo due anni di dilazione, e finalmente negli assegni sul tesoro pubblico.

Il prodotto di questi fondi attribuiti allo stabilimento degl' invalidi di marina, è impiegato nelle pensioni, gratificazioni e ricompense che la legge accorda, tanto agli ufficiali invalidi delle navi e della marina dello stato, quanto a quelli che sono mantenuti ne' porti e nelle colonie, e alle loro vedove ed orfani; come ancora nel mezzo soldo degli ufficiali marini, marinaj, soldati di marina ed operaj degli arsenali, quando per le loro infermità o ferite, o per la loro caducità sono fuori dello stato di guadagnarsi il vivere, o dopo l'età di cinquantasei anni; e finalmente nelle gratificazioni e ricompense alle vedove e figli della gente di mare, de' soldati e degli operaj uccisi sulle navi dello stato e su quelle dei particolari.

Vi è in Parigi un tesoriere generale degl' invalidi di marina, e altri tesorieri particolari sono distribuiti ne' diversi porti della Francia. I consoli della nazione ne' paesi stranieri, dove sono stabiliti, e gli ordinatori nelle colonie francesi vegliano alla percezione de' dritti attribuiti agl' invalidi.

INVASARE, v. a. METTRE LE VAISSEAU SUR LES ANGUILLES DANS LE CHANTIER. FAIRE LE BERCEAU AU VAISSEAU POUR LE LANCER A LA MER. *To put on the crades.* Stabilire e assicurare la nave che si costruisce sulle vase per poterla varare. V. *Varare.*

INVENTARIO, s. m. *Inventario dell' armo di una nave.* INVENTAIRE D'ARMEMENT D'UN VAISSEAU. *An inventory of ship's stores.* È uno stato circostanziato, in quantità ed in ispecie, di tutti gli effetti di cui è munita una nave pel suo armo compiuto, tanto pel servizio ed uso attuale, quanto di rispetto, per fare la sua campagna. Questo inventario comincia dal registro di tutte le camere, riparti, paratie e depositi; indi viene l'articolo del nostromo o bosman, nel quale si fa menzione di tutta l' alberatura, delle manovre correnti e ferme, de' diversi attrazzi, delle taglie, tanto in servizio che di rispetto: vi si descrivono successivamente gli articoli del maestro carpentiere, del maestro calafato, del capotreviere, del timoniero, del maestro cannoniere, del capitano d'armi, dell' armajuolo, del vetrajo, del fabbro, e gli articoli del chirurgo, del cappellano ed altri che sono incaricati degli effetti e del dettaglio nelle navi, e che debbono renderne conto nel tempo della campagna ed al loro ritorno.

*Prodotto dell' inventario* si dice il ricavato dalla vendita delle bagaglie e d'altri effetti, del contante trovato e appartenente a marini morti, tanto a bordo delle navi dello stato, quanto a bordo de' bastimenti mercantili. Le ordinanze hanno provveduto alla custodia di questi fondi, onde siano rimessi agli eredi dopo il disarmo, o, nel caso che non siano reclamati nel termine di due anni, siano dati agl' invalidi di marina.

INVENTARIARE. *Fare inventario.*

INVERGATURA, s. f. *Infertura.* ENVERGURE. THE LENGTH OF THE YARDS OF A SHIP, AND THE EXTENT OF THE SAILS UPON THEM. Si dice della larghezza del lato superiore delle vele, o testiera che si allaccia al pennone; quindi si dice che *una vela ha ottanta piedi d'invergatura* ( UNE VOILE A QUATRE-VINGT PIEDS D'ENVERGURE. A SAIL 80 FEET SQUARE ). Intendesi ancora per invergatura la lunghezza de' pennoni della nave relativamente ai suoi alberi ed al suo rango: quindi si dice che *una nave ha una grande invergatura* o *molta invergatura* ( UN VAISSEAU A UNE GRANDE ENVERGURE ou BEAUCOUP D'ENVERGURE. A SHIP WHOSE YARDS OR SAILS ARE VERY SQUARE ), per esprimere che i suoi pennoni sono lunghi, in proporzione della sua alberatura; come avviene parlando delle navi delle quali si aumenta la lunghezza.

INVERNATA, s. f. HIVERNAGE. THE WINTER TIME OR WINTERING SEASON. È il tempo nel quale conviene, per quanto si può, mettersi in porto.

*Invernata* si dice egualmente ne' paesi caldi, e particolarmente alle Antille, dove non si conoscono nè freddi nè diacci, nè la stagione delle pioggie e delle gruppate di venti, il tempo nel quale è d'uso che le navi riposino e si mettano nelle baje le più sicure e più difese. Alla Martinica e in altre isole vicine, questa stagione dura da luglio sino alla metà di ottobre; e per questo tempo vi è un regolamento di polizia che obbliga le navi di tenersi alla rada di *Fort-royal* e di abbandonare quella di *san Pietro*, la quale è poco sicura ed anche molto esposta nel caso d'un oragano.

*Luogo da svernare.* HIVERNAGE. WINTERING PLACE. Un porto dove una nave può tenersi in sicurezza e difesa durante l'invernata.

*Svernare.* HIVERNER. TO WINTER, TO LYE UP DURING THE WINTER SEASON. È fermarsi durante l'inverno (o ne' paesi caldi durante la stagione ventosa), per aspettare il tempo più favorevole alla navigazione. Quando si sverna, si levano le vele dai pennoni e si calano gli alberi di gabbia.

INVESTIGIONI, s. f. pl. *Fasciame.* BORDAGE. THE PLANKS. Le tavole con le quali si cuopre l'ossatura della nave.

INVESTIMENTO, s. m. *L'investire.* ÉCHOUEMENT. THE ACT OR STATE OF BEING STRANDED ON A COAST. Azione di una nave che tocca sopra un banco di sabbia o sopra un basso fondo, dove s'incaglia e resta in pericolo di rompersi e perdersi. L'ordinanza di Francia del 1681 regola in 37 articoli, al tit. 9 del lib. v la polizza che si debb' osservare per la conservazione degli effetti e mercanzie provenienti dal rompersi e dall'investire de' bastimenti sulle coste di Francia.

In conseguenza de' principj che ivi sono esposti, e ai quali in molti riguardi non si è derogato, la nazione dee prendere sotto la sua protezione e salvaguardia le navi, i loro equipaggi e carico che fossero stati gettati sulle coste di Francia dalle burrasche, o che altrimenti avessero investito, e generalmente tutto ciò che potrà essere salvato dal naufragio, vietando il saccheggio e la depredazione sotto le pene più severe.

È prescritto che tutti gli effetti, beni e mercanzie delle navi investite e naufragate siano raccolti, trasportati e riposti in magazzini a ciò destinati, facendone anticipatamente un inventario; delle quali mercanzie, se non si presenti nel termine di un mese dopo che saranno state salvate, alcuno che ne reclami la proprietà, sia fatta vendita di quelle che sono più soggette a guastarsi, per valersi di quel danaro a pagamento de' salarj degli operaj che avranno lavorato nel ricuperarle.

Finalmente i bastimenti investiti, le mercanzie ed altri effetti provenienti dai bastimenti medesimi o dagli avanzi del naufragio, possono essere reclamati dopo un anno e un giorno da quello in cui ne sarà stata fatta la pubblicazione, e saranno restituiti al proprietario o a quelli che ne avranno la commissione, pagando le spese fatte per ricuperarle; dopo il qual tempo ( per la legge 13 maggio 1791, relativa alla cassa degl'invalidi di marina) la totalità del prodotto non reclamato degli avanzi del naufragio sarà versata nella cassa degl' invalidi di marina, previo il pagamento delle spese di ricuperazione e di giustizia sopra l'intero.

La legge del 18 agosto 1791 sulla polizia della navigazione e de' porti di commercio regolò, relativamente agl' investimenti e naufragi, che « i giudici di pace del cantone, il *maire* o il primo ufficiale municipale del luogo e i sindaci della gente di marina siano obbligati di portarsi al primo avviso che una nave o bastimento abbia investito o abbia fatto naufragio, per procurarle i soccorsi necessarj.

Gli ordini siano dati dal giudice di pace tosto che sarà presente; in sua mancanza,

dall'ufficiale monicipale, e in mancanza anche di questo, dal sindaco della gente di mare.

In tutti i casi che si rompa una nave o faccia naufragio, sia tosto dato avviso al commissario delle classi più vicino ed al giudice di pace del cantone, i quali col notajo del tribunale di pace si dovranno trasportare sul luogo e provvedere al salvamento del bastimento ed effetti, di che faranno processo verbale e inventario.

Il giudice di pace potrà far vendere immediatamente, sulla requisizione del commissario delle classi, gli effetti che non sarano suscettibili d'essere conservati; e se non si presentano reclamanti dentro di un mese, procederà, in presenza del commissario, alla vendita delle mercanzie più facili a guastarsi, e co' denari ricavati dalla vendita pagherà i salarj degli operaj ecc. »

INVESTIRE, v. n. ECHOUER, s' ÉCHOUER. *To run ground; to be stranded.* Si dice d'un bastimento quando è portato sopra un banco di sabbia o sopra un luogo vicino alla costa, dove non vi è bastante acqua per sostenerlo a galla. Ancorchè questo sia un grande pericolo, non è perciò che talvolta non s'investa a posta, quando sia il bastimento inseguito da forze superiori, e che non si vegga altro mezzo di schivare d'esser preso; o quando per un cattivo tempo, o un vento impetuoso dal largo, il bastimento è affollato, insaccato alla costa senza potersene allontanare. In questi casi si sceglie un sito dove si possa avere speranza di salvare la nave, parte del carico e l'equipaggio.

I bastimenti mercantili investono ogni volta che la marea s'abbassa, in alcuni porti dove non resta acqua bastante per farli galleggiare: il ritorno della marea li rimette a galla, e ciò succede senza verun pericolo: si fanno anche investire in così fatti porti i bastimenti per carenarli. Si ha attenzione di costruire i bastimenti i quali sono destinati a frequentare tali porti, per esempio quelli dell' Olanda, di fondi assai piatti, affinchè in quella posizione, ch' è svantaggiosa per un bastimento di fondi fini e che abbia alti i tagli delle sue opere, tutta la sua base e non la chiglia soltanto posi nel fango.

*L' investire.* ÉCHOUEMENT. ÉCHOUAGE. *The act or state of being stranded.*

*Investire arando.* ÉCHOUER. INVESTIR CHASSANT SUR LES ANCRES. *To run a-ground dragging the anchor.*

INVITARE, v. a. SERRER AVEC UNE VIS. *To screw.* Serrare e stringere la vite; contrario di *svitare.*

*Invitare una madrevite, una vite femmina, un dado, un grilletto di metallo o di legno.* SERRER AVEC UN ÉCROU. *To press with the nut, box or worm of a screw.* Vale bucare un pezzo in modo che possa ricevere una vite maschia.

INVOGLIA, s. f. e *Invoglio*, s. m. TOILE POUR FOURRURE. *Parcelling.* Tela di vele vecchie che serve per le fasciature dei cavi.

INZINATURE, s. f. pl. ROUSTURES. Corde sottili, con le quali si legano insieme i due pezzi che formano le antenne.

ISOLA, s. f. ILE. *An island.* Terra circondata da tutte le parti dal mare.

*Le isole del vento o di sopravvento.* LES ILES DU VENT. *The windward islands.* Così chiamansi le isole che restano al sopravvento della nave. Nell' America, dove il vento è quasi sempre dall' Est, sono isole del vento Tabago, s. Lucia, s. Vincenzo, la Barbada, s. Cristoforo ecc.

*Le isole di sottovento* (LES ILES SOUS LE VENT. *The leeward islands*) diconsi quelle che trovansi più lontane dall' origine del vento, di quello che lo sia la nave. In America diconsi isole di sottovento, s. Eustachio, s. Bartolomeo, c. Martino, le Vergini, s. Croce ecc., perchè sono all' Ovest delle isole di sopravvento.

ISPETTORE, s. m. INSPECTEUR. *Ispettore delle costruzioni.* INSPECTEUR DES CONSTRUCTIONS. Ufficiale il cui carico corrisponde a quello di *surveyor* nella marina inglese.

ISSARE, v. a. HISSER. *To hoist or pull up.* È sollevare, alzare un albero, una vela, un cannone, una botte ed ogni altra cosa per mezzo di manovre e paranchi in una nave. *Issare* propriamente si dice facendo forza sopra una corda per inalzare un oggetto verticalmente. Tirando una corda orizzontale o obbliqua si dice *alare* (HALER. *To haul*).

*Issare la bandiera.* HISSER LE PAVILLON. *To hoist the flag or colours.*

*Issare mano sopra mano.* HISSER MAIN SUR MAIN. *To haul hand over hand.* Si dice per esprimere che il lavoro dee continuarsi sollecitamente.

ISTRUZIONI, s. f. pl. INSTRUCTIONS. ORDERS. Sono gli ordini che si danno al capitano del bastimento quando è per mettersi alla vela.

*Istruzioni per navigare alla costa.* INSTRUCTIONS POUR NAVIGUER SUR UNE COTE. *Sailing directions for a coast.*

## L

LACCIATURA, s. f. MAILLE. Sagola o piccola fune per allacciare alcune vele.

LADINO, add. Voc. Ven. *Agiato*, un po' largo, non strettamente unito. *Ladina* si dice una palla che entra senza esser cacciata a forza nel pezzo d'artiglieria, e *ladina* si dice pure una legatura non molto stretta, una corda non tesa.

LADRON ( s. m. ) *di mare. Corsale.* V. *Pirata.*

LAI ( a ). Voc. Ven. *Andare a lai* di una barca. Accostarsi ad una barca.

LAMIERA, s. f. LAME. PLAQUE. AN IRON PLATE. Ferrareccia sotto di cui si comprendono più specie, come acciajo, badili, lamierino, lamierone e lamiera propriamente detta, la quale è pure di tre specie, cioè labaldone, lamiera mezzana e lamiera a colpi, che è la lamiera non bene spianata, sicchè vi si scorgono sopra i colpi del maglio.

LAMINA, s. f. PETITE LAME. Si dice de' metalli e di qualsivoglia cosa conformata a guisa di piastra.

LANATA, s. f. ECOUVILLON. THE SPUNGE OF A CANNON. È uno strumento d'artiglieria formato di un lungo bastone, in capo al quale si adatta un cilindro di legno che si ricuopre con pelle di montone, da formare una grossezza proporzionata al calibro del cannone. Serve ai cannonieri per nettare l'interno o sia l'anima del cannone, dopo che si è sparato. Il bastone o manico della lanata si nomina *asta* ( HAMPE ); e per lo più la stessa asta ha da un capo la lanata e dall'altro un calcatore.

Gl' Inglesi i quali hanno l' usanza di caricare i loro cannoni dentro della nave, mettono per asta alle loro lanate e calcatoj un pezzo di corda resa più forte con una fasciatura di spago: questa corda però resta abbastanza pieghevole onde valersene nell'intervallo che vi è tra il fianco della nave e la bocca del cannone per farvi entrare la lanata; con ciò i cannonieri mentre agiscono, sono al coperto della moschetteria del nemico. La figura 164 rappresenta la lanata *k* con l'asta di corda e col calcatore *m* all'altra estremità.

Un artefice in Londra lavorava delle lanate ancor più perfette. In vece della pelle di montone nello stato suo naturale, egli al cilindro di legno applicava della lana staccata dalla pelle, i cui peli più addensati e ravvicinati applicati al cilindro vi formano come una spazzola o scopetta, la quale produce meglio l'effetto desiderato a dura più lungo tempo.

*Lanata.* GUIPON. *Mop.* Specie di grossa scopa o pennello, di cui si fa uso per impeciare e insegare i commenti e il fondo di una nave, e sopra tutto per ispalmarla e distendere sopra di essa il pattume quando si dà a carena. Si chiama *lanate di calafato.*

Si fanno queste scope con due mazzi di lana o strisce di grosso panno che si legano fortemente nel mezzo. Ciascuno di questi mazzi è della grossezza della metà di un braccio: si uniscono l' uno coll' altro in croce e si fermano insieme con un chiodo barbato sull' estremità di un' asta o bastone lungo da quattro a cinque piedi, la quale estremità si munisce di una viera di ferro per impedire che il chiodo non fenda il bastone. Quando è fortemente inchiodato, si sbarbano i mazzi onde riducansi alla forma di un fiocco ( Fig. 216 ).

LANCIA, s. f. CANOT. CHALOUPE. THE LONG-BOAT; LAUNCH. Schifo, barchetta al servizio delle grosse navi, ad uso specialmente di comunicarsi da nave a nave, o per andare dalla nave a terra.

*Lancia del capitano. Canotto. Lancetta del capitano. Barca.* CANOT DU CAPITAINE ou GRAND CANOT. BARGE OF A SHIP OF WAR. V. *Canotto.*

*Lancia di ronda.* CANOT DE RONDE. GUARD-BOAT.

LANCIA, s. f. *Palischermo. Schifo.* CHALOUPE. ESQUIF. CANOT. A SKIFF, A KIND OF SHIP'S BOAT; LAUNCH. Barca piccola al servizio delle navi maggiori.

*Lance de' tonnarotti* diconsi que' due bastimenti che reggono le parti laterali della rete chiamata *leva*, e servono anche per uso di calare e salpare la tonnara.

*Lancia lovi. Miotti di pataressi. Buttafuori.* BOUTE-HORS, BOUTE-LOF ou PORTE-LOF. OUT-RIGGER. Sono pertiche o forconi che servono a tenere discosti i pataressi dalle sartie.

LANCIA, s. f. LANCE. DARDE A FEU. FIRE-ARROW. Ven. *Fiasco da fuoco.*

*False lance.* FAUSSES LANCES. WOODEN GUNS or FALSE GUNS. Si nominano così de' cannoni di legno che talvolta si mettono ne' vascelli mercantili lungo il bordo, in tempo di guerra, per ingannare il nemico, e fargli credere da lontano che si è in istato di difendersi.

*Lancia* è un'asta di legno con una punta di ferro, di cui si fa uso nell'abbordaggio delle navi.

*Lancia d'arrembaggio. Spontone.* Esponton. *A boat or a half pike to defend the ships from the assault of boarding.* Specie di arma per difesa dell'arrembaggio.

LANCIAMENTO ( s. m. ) *della ruota di prua. Slancio.* Elancement de l'étrave. *The rake of the stem.* Ven. *Slanzo.* Si chiama così la quantità per cui questo pezzo sporge dinanzi alla chiglia, o forma con una linea curva il davanti della nave: ciò che forma una delle principali proporzioni della costruzione. Il lanciamento della ruota di prua si misura prendendo la distanza che si trova tra l'estremità anteriore della chiglia ed una linea verticale tirata dalla sommità della ruota. I costruttori non convengono sulla quantità di questo lanciamento, anzi, secondo il loro parere, si possono fare delle navi egualmente buone con più e con meno di lanciamento. Si possono non pertanto stabilire in qualche modo le idee su questo punto, dicendo che le fregate o sopra tutto le corvette hanno d'ordinario lanciamento maggiore delle navi di linea; e che a misura che l'arte della costruzione si è perfezionata, il lanciamento si è considerabilmente diminuito; che non si può dare al lanciamento meno della decima-quarta parte della lunghezza totale del bastimento alle navi di linea, e più di una nona parte di detta lunghezza alle fregate e alle corvette. È evidente che un lanciamento minore dà alla nave maggiore capacità; produce un maggiore dislocamento d'acqua, una maggiore altezza di batteria; le accresce la qualità di portar bene la vela, o di derivar meno andando al più presso e più stretta al vento. Oltre ciò, il davanti riesce più solido, e l'albero di trinchetto è meglio stabilito. Se si portasse più oltre questa diminuzione di lanciamento sino a darne pochissimo o niente affatto, si richiederebbe di fare una nave dura a poggiare e tarda alla marcia, atteso l'aumento della resistenza del fluido o la di lui azione più diretta contro la prua.

Il lanciamento grande rende la nave più fina, e, poste le altre cose eguali, più atta a fendere il fluido; le dà un davanti più leggiero e più atto a sollevarsi sull'onda ed a sottrarsi al mar grosso. I bastimenti il cui lanciamento è considerabile debbono essere, salve tutte le altre proporzioni, migliori velieri con vento in poppa e con vento largo; ma siccome possono sostenere meno gli sforzi delle vele, e la qualità più interessante per una nave è di ben marciare al più presso, ne segue che è cattivo consiglio quello di dar loro troppo lanciamento: quest'eccesso non è da ammettersi, nè è vantaggioso se non che ai bastimenti destinati ad essere mossi da remi.

*Lanciamento della ruota di poppa. Inclinazione della ruota di poppa.* Quete de l'étambot. *Rake of the stern-post.* Siccome la ruota di poppa d'ordinario fa un angolo ottuso con la chiglia ed è inclinata all'indietro, così la quantità di cui quest'angolo supera l'angolo retto, chiamasi *lanciamento* della stessa ruota, e più propriamente *sporto* o *sporgimento* o *sgarramento*. Si misura, supponendo una linea perpendicolare tirata dall'alto dell'asta sino al prolungamento della chiglia: la distanza che trovasi tra questa perpendicolare e l'estremità della chiglia, è la quantità dell'inclinazione. A questa inclinazione si dava altre volte la quinta parte del lanciamento della ruota di prua ed anche di più, ma i costruttori moderni hanno diminuito considerabilmente questo lanciamento, e si sono veduti alcuni bastimenti ne' quali l'inclinazione è soppressa interamente.

In fatti non si vede alcuna ragione di dare del lanciamento alla ruota di poppa, e scorgesi al contrario che quando la ruota di poppa è posta perpendicolarmente sulla chiglia, il timone debb'essere più saldamente stabilito, e che il lanciamento di questa ruota fa sì che tutti i pesi della poppa tendano a slegare le navi da quella parte, e ad aprire vie più l'angolo che la ruota fa con la chiglia.

LANCIARE (v. a.) *al mare una nave.* V. *Varare.*

LANCIO, s. m. *Sbalzo. Sbalzo d'una nave.* Ven. *Straorzata.* Lans d'un vaisseau. Elan d'un vaisseau. Embardée. *Yaw.* Movimento che allontana un bastimento dalla sua rotta dritta, ora a destra ora a sinistra. L'abilità del timoniere, segnatamente col vento in poppa, consiste a diminuire questi sbalzi o lanci, o almeno a renderli pari, sicchè la direzione totale della rotta non venga ad essere turbata.

LANDE, s. f. pl. Chaines des haubans. *Chains of the shrouds.* Spranghe o catene di ferro, le quali sostengono le bigotte delle sartie, mantenendole unite al bordo. V. *Sartie* (Fig. 111). Ciascuna catena o landa abbroccia a guisa d'anello la scanalatura esteriore della bigotta *a*, e corrisponde ad un'altra bigotta *d*, abbracciata nello stesso modo dalla sartia, e servono a tesarla.

L'ostremita inferiore d'ogni landa s'inchioda al bordo della nave sotto le parasarchie alla terza incinta, cioè a quella che è immediatamante inferiore ai portelli del secando ponte. Ogni landa termina in un ferramento più corto a guisa d'anello di catena *n*, chiamata *staffa* ( ETRIER. *IRON-STIRRUP OR STROP OF THE CHANNELE* ). Questa staffa è inchiodata con la sua estremità superiore sulla terza incinta insieme coll'estremità della landa, o colla sua estremità inferiore sulla seconda inciata con perni o chiodi che attraversano il bordo della nave sino al rivestimento interioro, dove si fermanu con giavette. La loro testa al di fuori ha la forma di un bottone grosso, e schiacciato come una grossa testa di chiodo. Si debb' osservare, nello stabilire le lande, di situarle quanto si può ad eguali distanze, senza pertanto attraversare con esse alcuno de' portelli che sono al disutto.

Tuttu questo riguarda le lande dell'albero di maestra e quelle di trinchetto: quelle di mezzana sono inchiodate con un sol perno, ciascuna contro la quarta incinta che è sopra la quarta batteria. Non hanno staffe, e possono essere collocate regolarmente, nun essendovi portelli di cui possano attraversare le aperture.

Le lande, dopo che sono stabilite alle parasarchie, sono coperte al luogo delle parasarchie da un regolo di legno che le contieoe.

*Lande delle grandi sartie.* CHAINES DES GRANDS HAUBANS. *MAINE-HAINS.*

*Lande delle sartie di trinchetto.* CHAINES DES HAUBANS DE MISAINE. *FORE-CHAINS.*

*Lande delle sartie di mezzana.* CHAINES DES HAUBANS D'ARTIMON. *MIZEN-CHAINS.*

*Lande delle gabbie o delle ceffe.* LANDES DES HUNES. *FUTTOCK-PLATES.*

LANDO', s. m. Sorta di lancia grossa la quale per lo più ha un albero nel mezzo.

LANGARDO, s. m. LANGARD. *A BRIG WITH AN ADDITIONAL SQUARE SAIL TO ITS MAST.* E un brigantino ordinario di commercio, al quale si aggiunge, oltre la sua vela di brigantino, una gran vela quadra all'albero di maestra: per mezzo di quest'aggiunta si diminnisce il ghisso, onde renderlo più facile a manovrarsi.

Il *langardo*, cioè la gran vela quadra del brigantino, non si può issare longo l'albero con una trozza che teuga a luogo il suo pennone: i cerchj della gran vela aurica ne arresterebbero il passaggio; quindi in questa maniera di vela bisogna o che il pennone del langardo sia fisso senza che si possa issarlo o abbassarlo, o che non sia tenuto e retto se non che con da' bracci passati nelle sartie, come il pennone traverso delle *sloop*.

LANGUETTI, s. m. pl. *Aspe con una testa rotonda.* LANGUETTES, ANSPECTS A TETE A PRESSER DES LAINES. *LARGE HAND-SPIKES USED IN STOWING OR PRESSING WOOL, COTTON OR SUCH LIKE MATERIALE.*

LANTERNA, s. f. LANTERNE. Oltre il significato ordinario di questa parola che è sinonima di *fanale* ( FANAL ), ha ancora le significazioni seguenti:

*Lanterna di gabbia.* LANTERNE DU MAT DE HUNE. *THE HOUNDS OF A TOP-MAST.* È una parte degli alberi di gabbia, tagliata in ottagono, e più grossa ad alcuni piedi sotto la loro testata, per servire all'indentatura delle crocette de' pappafichi.

*Lanterna a metraglia.* LANTERNE A MITRAILLE. *A MOULD FOR CASE-SHOT.* E una scatola cilindrica di latta, del calibro dei pezzi cui dee servire. Questa, ripiena di metraglia o di palle da fucile, si chiude con un coperchio che si stagna all'intorno. Si mette questa lanterna sopra la palla del cannone, quando non si tira a grande distanza, e si fa gran danno al nemico.

*Lanterna cieca.* FANAL SOURD. *DARK LANTERN.* Serve a portare il lume senza esser veduti, o per illuminare da una parte senza esser veduti dall'altra.

*Lanterna di porto.* V. *Fanale. Faro.*

*Lanterna a cartocci.* LANTERNE A GARGOUSSE. PORTE-GARGOUSSES. *CARTRIDGE-BOX.* Vasu di legno fatto a posta per contenere un cartoccio, onde poterlo trasportare ben difeso da ogni pericolo di fuoco.

LAPAZZA, s. f. V. *Lapazze.*

LAPAZZARE, v. a. *Lapazzare un albero, un pennone.* JUMELER UN MAT OU UNE VERGUE. *TO FISH A MAST OR YARD.* E applicare e legare una lapazza ad un albero o ad una antenna o pennone per rinforzarli.

LAPAZZE, s. f. pl. *Lampazze. Alapazze.* JUMELLES. *FISHES OF THE MASTS OR YARDS.* Pezzi di legnu tondi da una parte e concavi dall'altra che si adattano alla superficie di un albero, antenna o pennone con chiodi e trinche o zinature per rinforzarli quando sono indeboliti.

*Lapazze di trozza degli alberi.* JUMELLES DE RAÇAGE DES MATS ou *simplement* JUMELLES. *FISHES OF THE MASTS.* Sono lunghi pezzi

di abete o talvolta di rovera, concavi da una parte e convessi dall'altra. Il loro uso è di applicarli sul davanti agli alberi maggiori della gabbia sino ai tre quarti dell'altezza in giù, o a un dipresso, ad oggetto di fortificarli e metterli in istato di resistere meglio allo sforzo della vela, come anche per difendere gli alberi stessi dallo sfregamento del pennone e della sua trozza.

La parte concava della lapazza, quella che si applica all'albero, è intagliata ai luoghi de' cerchj di ferro degli alberi, sicchè possa adattarsi ai medesimi, ed essere a contatto di tutti i loro punti; ed alla parte esteriore delle lapazze vi sono degli altri intagli o incastri per ricevere le legature della lapazza coll'albero.

I pennoni ancora si lapazzano occasionalmente per rinforzarli o sostenerli in qualche loro parte debole, o che abbia consentito. Le lapazze sono unite cogli alberi o coi pennoni con legature di corde. *Fishes of the yards.*

*Lapazze di rispetto.* JUMELLES DE RECHANGE. *Spare fishes.*

*Lapazze di bracciamento.* JUMELLES DE BRASSEYAGE. MASTEGAU. *Fishes of a yard.* Pezzo di legno lungo da sei a nove piedi, della larghezza proporzionata al pennone cui dee servire per rinforzarlo e per tenerlo lontano dallo sfregamento coll'albero.

*Lapazze di baglia.* JUMELLES DE BAU. *Clamps of a beam.* Sono pezzi di legno che si applicano ai bagli ne' luoghi dove fossero rotti o indeboliti, legandoli strettamente con essi per un certo tratto, ad oggetto di rinforzarli.

Chiamansi anche *lapazze* o *costoni* ( JUMELLES ou COTONS. *Side pieces of a made-mast*) nella composizione degli alberi maggiori delle navi, i quali sono imbottati, que' lunghi pezzi d'abete che si adattano al numero di quattro, per l'ordinario, a destra e a sinistra, sul davanti e all'indietro della miccia o pezzo di mezzo, e s'incassano nella stessa con più incastri, per aumentare la grossezza dell'albero.

*Lapazze. Spine delle bitte.* JUMELLES DES BITTES. *Side beams of the bits.* Sono pezzi di legno che s'incastrano dietro e avanti a quelle per rinforzarle.

LARDARE, v. a. LARDER. *Lardare un paglietto, una cinghia.* LARDER UN PAILLET, UNE SANGLE. È passare de' pezzi di corda vecchia, del comando, della stoppa tra i fili del tessuto primitivo del paglietto o cinghia per renderlo più grosso. V. *Lardato.*

*Lardare uno baderne.* LARDER UNE BADERNE. *To thrum a mat.* È lo stesso modo di rinforzo fatto ad una baderna.

*Lardare una bonnetta.* V. *Accecare.*

LARDATO, add. LARDÉ. Diconsi *paglietti lardati*, *cinghie lardate* (PAILLETS LARDÉS, SANGLES LARDÉES) i tessuti di vecchie corde, così denominati, ai quali si aggiunge un rinforzo per renderli più grossi e più durevoli, che servono per guernire alcune situazioni soggette a molto sfregamento. Consiste questo rinforzo nel passare dei pezzi di cordoni o del comando ne' fili primitivi di quei tessuti, di modo che i capi della cordicella che s'introduce, restino dalla stessa parte. Si tagliano corti, e s'infilano dopo in modo che, essendo assai vicini, vengano a formare sopra una delle facciate del paglietto o della cinghia una specie di grossa felpa.

LARDO (s. m.) *d' un paglietto.* LARD D'UN PAILLET. *Plated rope-yarn of a mast.* È la materia o sfilarza che si adopera per lardare o ingrossare una cinghia, un cavo, una baderna.

LARGA TIRA. È vogatura agiata, fatta con poca forza e senza molta fatica.

LARGARE, v. a. *Lascare.* LASCUER. LACHER.

*Largare una manovra, un' amarra.* LARGUER UNE MANŒUVRE, UNE AMARRE. *To ease* or *to loosen any rope.* È il contrario d' *intrare.*

*Largare la scotta per la mano.* FILER TOUTE L'ÉCOUTE. *To let fly the sheet.*

*Largare le mure.* LARGUER LES AMURES. *To ease the tacks up tack.*

*Largare la gomona per la mano.* FILER LE CABLE PAR LE BOUT. *To veer away the cable to the end.*

*Largare la bolina.* FILER LA BOULINE. *To run up the bowline.*

*Largare le vele.* DÉFERLER LES VOILES. *To unfurl* or *loose any sail.*

LARGHEZZA (s. f.) *d' un bastimento.* *Boccatura d' una nave.* LA LARGEUR D'UN VAISSEAU. *The extreme breadth of a ship.* S' intende la maggiore larghezza, nel sito della costa maestra all'altezza del forte. Si misura d'ordinario dal di fuori al di fuori, senza computare la grossezza della bordatura. Questa dimensione è una delle tre principali che si debbono stabilire nella costruzione d'ogni specie di bastimento, cioè, lunghezza, larghezza ed incavo.

La larghezza si proporziona sulla lunghezza. Vi sono delle specie di bastimenti

che non hanno per larghezza se non che tra il terzo ed il quarto della lunghezza: se ne veggono altri che hanno il quarto; altri soltanto il quinto: se ne veggono ancora che hanno di lunghezza sei e setta volte la loro larghezza. L'esperienza però ha dimostrato che per fare delle navi da guerra o altri bastimenti ancora i quali siano atti a resistere a grossi mari, solidi a ben reggersi alla vela, non si dee dare alla larghezza meno del quarto della lunghezza.

Le ragioni che si possono addurre in favore della maggiore larghezza sono, che, in parità delle altre proporzioni, una nave più larga ha maggiore capacità, la batteria più elevata, e fondi più fini e più taglianti; che il servizio del cannone vi si fa più comodamente, essendovi spazio maggiore per la rinculata; che porta più vantaggiosamente la vela, si comporta meglio sul mare e si solleva più agilmente sull'onda.

Dall'altra parte, poste le capacità eguali, le navi più strette hanno le linee d'acqua più acute e più proprie a fendere il fluido: la loro maggiore lunghezza le sostiene di più contro la deriva con minore superficie di vele, marciano con eguale velocità delle più larghe, e per conseguenza richiedesi per esse minore altezza d'alberi; hanno un guernimento più leggiero, e minor numero d'uomini occorre par manovrarlo.

Da queste ragioni favorevoli e contrarie si conchiude che non conviene portare cosa alcuna all'eccesso, e sapra tutto lasciar sempre alle navi da guerra ed alle fregate la larghezza necessaria alla rinculata del cannone, ciò che è indispensabile.

**LARGO**, add. *Vento largo.* VENT LARGUE. *A LARGE WIND.* Il vento la coi direzione fa con la rotta del bastimento un angolo retto, o che s'accosta più che l'angolo retto al vento in poppa. Un bastimento a vela quadra, stretto al vento, porta d'ordinario a sei rombi, cioè, porta la sua prora alla detta distanza angolare dalla direzione del vento, ed allora la sua chiglia fa col vento un angolo di 67° 30'. Quando non è stretto al venta e s'avvicina d'un rombo alla perpendicolare, l'angolo essendo più aperto o di 78° 45', allora si dice che porta in pieno, e che ha un rombo di vento nelle vele. Si è veramente a vento largo quando egli è perpendicolare alla rotta, e si suol dire: *Il vento è largo di una, due o tre quarte* (LE VENT EST LARGUE D'UN, DEUX OU TROIS QUARTS. *THE WIND IS LARGE BY ONE, TWO THREE POINTS*).

*Gran large.* GRAND LARGUE. *A QUARTERING WIND* OR *A WIND ON THE QUARTER. Vento di quartiere.* Il vento che è tra la perpendicolare alla rotta ed il vento in poppa, cioè largo di quattro o cinque quarte o rombi. Questo si riguarda come il più favorevole di tutti, non perchè agisca direttamente, ma perchè permettendo d'orientare più vele al vento, a questo potendo esercitare la sua forza in tutta, attesa la sua direzione, fa sì che il bastimento aarra più che col vento in poppa, perchè col vento in poppa le vele posteriori lo rubano alle anteriori, e non permettono che se ne spieghino tante.

*Avere vento largo.* AVOIR VENT LARGUE. *TO SAIL LARGE.*

*Al largo.* AU LARGE. *OFF* OR *OFFWARD.*

*Buttarsi al largo.* POUSSER AU LARGE. *TO PUSH OFF.*

*Prender il largo.* PRENDRE LE LARGE. *TO TAKE SEA ROOM; TO STAND OUT AT SEA.*

*Scotte larghe.* ECOUTES LARGUES. *FLOWING SHEETS.*

**LARICE**, s. m. MÉLÈZE. LARIX. *THE LARCH-TREE.* Specie d'albero. V. *Legname.*

**LASCARE** (v. a.) e *tirare. Tiramollare.* HALER UN CORDAGE PAR SECOUSSES POUR LUI DONNER UN BALANCEMENT ET AUGMENTER LA FORCE. *TO VEER AND HAUL.* L'azione che si fa sopra un cavo, alando sullo stesso a scosse, e tra l'una e l'altra lascandolo.

**LASCARE**, v. a. *Mollare. Allentare.* LARGUER. *TO EASE.* E il contrario di *tesare.*

*Lascare una manovra, una legatura, una amarra.* LARGUER UNE MANŒUVRE, UNE AMARRE. *TO EASE OR LOOSEN ANY ROPE.* Si dice par significare di lasciarla correre, e distaccarla se è troppo tesa.

*Lascare, mollare le scotte.* LARGUER LES ÉCOUTES. *TO LET GO THE SHEETS* OR *LET FLY THE SHEETS.*

*Lascare i bracci della gran gabbia.* LARGUER LES BRAS DU GRAND HUNIER. *TO LET GO AND EASE THE MAIN TOPSAIL-BRACES.*

*Lascare una legatura.* LARGUER UNE AMARRE. *TO EASE OFF OR TO LET GO A ROPE.*

*Lascare o mollare un terzaruole.* LARGUER UN RIS. *TO LET GO A REEF.*

*Lascare o mollare una vela.* LARGUER UNE VOILE. *TO LOOSEN ANY SAIL.* Significa spiegarla al vento.

*Lasca l'orza.* LARGUE LE LOF.

*Lascare per filare. Lasca la scotta.* FILE TOUTE L'ÉCOUTE. *LET FLY THE SHEET.*

*Lascare la gomona.* FILER LE CABLE PAR LE BOUT. *TO VEER AWAY THE CABLE TO THE END.*

*Lascare la bolina.* FILER LA BOULINE. *To run up the bowline.*

LASCIARE, v. a. e n. LAISSER. *Lasciar correre.* LAISSER COURIR. È continuare a far portare le vele a pieno e a correre con velocità; onde si dà il comando al timoniere

*Lascia correre.* LAISSE COURIR. *Keep her full, no near.* Si dice per significare che non venga all' orsa, ma lasci che le vele portino a pieno.

*Lascia abbattere.* LAISSE ABATTRE. *Let her cast.* Si dice per significare che non impedisca che il bastimento obbedisca all' azione attuale delle vele e del timone.

*Lasciare*, parlando dell' ancora, si sottintende il *fondo*. Si dice che *l'ancora ha lasciato* (L'ANCRE A LAISSÉ), per significare che si staccò dal fondo. *The anchor is loosened from its hold; the anchor is a trip; the anchor is a weigh.*

LASTA, s. f. o *lasto*, s. m. LASTE. *Last.* Misura o peso che serve a determinare il porto dei bastimenti. Si servono di questa misura gli Olandesi e le nazioni del Nord, appresso le quali si esprime il carico de' loro bastimenti per laste. Questo peso varia appresso le differenti nazioni, e secondo le specie di mercanzie che sono di maggiore o minore ingombro. Per esempio, *le laste forti* (LASTS FORTS) di Svezia pesano circa quattromila novecento settantacinque libbre, peso di mareo; sicchè per determinare ciò che importa una lasta, conviene sapere da qual luogo e di qual sorta di mercanzia si tratti. In altri luoghi il peso è diverso, ma generalmente per lasta intendesi il peso di due tonnellate o di quattromila libbre.

LATINO, add. *Bastimento latino.* BATIMENT LATIN. *A latine vessel. Vela latina.* VOILE LATINE. *Latine sail.* Chiamansi generalmente con questo nome le galee e gli altri bastimenti che hanno ad esse qualche rapporto o per la loro costruzione o per il guernimento, e la cui origine proviene evidentemente dagli antichi, non ostante i cangiamenti che hanno potuto produrre venti secoli d'intervallo. I bastimenti latini hanno tre alberi, due, o un solo, e non hanno bompresso. Ognuno di questi alberi è a *calcese* (A CALCET), e porta una sola vela triangolare, il lato più luogo della quale s' inferisce sopra un'antenna o luogo pennone, che s' issa e si ammaina lungo l' albero con una drizza e una trozza. La differenza di questo pennone da quello delle vele quadre è ch' egli non istà sospeso pel suo mezzo, ma presso a poco dal terzo della sua lunghezza, tenendo la parte più corta verso l' ingiù, e incrociandosi in diagonale coll' albero, ch' egli sorpassa di molto in altezza. La bugna o angolo della vela che non è attaccato al pennone (che per questa sorta di vele si chiama propriamente *antenna*), è tenuto da una scotta, e si cazza verso l' iodietro o sottovento, secondo la direzione di questo.

Le vele latine hanno il vantaggio di serrare il vento più strettamente di quello che far possano le vele quadre, ed un bastimento latino può iotaccare il vento a cinque rombi. Questa specie di vele richiede ancora minore manovra, un' alberatura senza paragone più leggiera, e si orientano molto più agevolmente.

I principali bastimenti latini sono le galee, i sambecchi, le filuche, le mezze galere, le galiotte barbaresche, le galeazze, le tartane, i pinchi, tutti noti principalmente nel Mediterraneo.

Chiamansi impropriamente *vele latine* (VOILES LATINES) nelle navi i flocchi e le vele di straglio, a motivo della loro figura triangolare.

LATITUDINE, s. f. LATITUDE. *Latitude.* È l' arco del meridiano compreso tra il zenit d' un punto della terra, e l' equatore o linea equinoziale. La latitudine è settentrionale o meridionale, secondo che il punto della terra è situato al Nord o al Sud, rispetto all' equatore. La latitudine d' un luogo è eguale all' elevazione del polo sopra l' orizzonte.

*Latitudine di stima.* LATITUDE ESTIMÉE. *Latitude by dead reckoning.*

*Latitudine corretta.* LATITUDE CORRIGÉE. *Latitude corrected by observation.*

*Latitudine osservata.* LATITUDE OBSERVÉE. *Latitude known by observation.*

*Latitudine d' arrivo.* LATITUDE D'ARRIVÉE. *The latitude in which a ship is reckoned to be, at the end of a day's work.*

*Correre in latitudine.* COURIR EN LATITUDE. *To run down latitude.* È andare dal Sud al Nord, o al contrario.

LATTE e *late*, s. f. pl. LATTES. *The broad thin beams which support the deck of a galley.* Sono i bagli larghi e sottili che sostengono le coperte delle galee. Chiamansi *latte* anche i baglietti che si mettono tra i bagli maggiori dei ponti nelle navi, e quelli ancora che sostengono il casseretto. È una voce presa dalla costruzione delle galee.

*Latte di galea*. LATTES DE GALÈRE. *THE BROAD THIN BEAMS OF A GALLEY*. Le traverse o lunghi pezzi di legno che sostengono la coporta o tolda delle galee.

*Latte di carabottino*. LATTES DE CAILLEBOTIS. *BATTENS OR LATHS OF THE GRATINGS*. Tavole rioise o sottili ehe servooo a coprire i baglietti de' carabottini.

*Latte di gabbia*. LATTES DE HUNE. Ferramenti ehe tengono le bigotte delle sartie degli alberi di gabbia, contro il bordo delle stesso gabbie. V. *Lande di gabbia* ( LANDES DE HUNE ).

*Latte delle coffe*. GUÉRITES. *LATHS OF A TOP TO CONTAIN THE FUTTOCK-PLATES*. V. *Garitte*.

LATO, s. m. COTÉ. *SIDE*. V. *Fianco*. *Banda*.

LATTONI, s. m. pl. Sooo le latte del giogo, a poppa e a prua nelle galee.

LAVARE ( v. a. ) *la gomona*. LAVER ou NETTOYER LE CABLE. *TO SCRUB THE CABLE; TO CLEAN THE CABLE*.

LAVORARE, v. n. LABOURER. *TO DRIVE*. *THE SHIP DRIVES; THE ANCHOR WILL NOT HOLD HER*. Si dice dell' ancora quando solca il foodo e oon tieno fermo. È meglio detto *Arare*. V.

LAZZARETTO, s. m. LAZARET. *A LAZARETTO*. Luogo cinto e chiuso, di considerabile graudezza, vicino ad no porto di mare, destinato a ricevere gli equipaggi e le mercanzie in tempo della quaranteoa, cui sono obbligati i bastimenti che vengono dal Levante, dalle coste di Barbaria e dai porti sospetti di peste. Questi luoghi, situati d' ordinario in una situazione opportuna, sono bene ventilati o bastantemente lootani dalla città; soglioon avero alloggi comodi, magazzini e giardini.

LECCIO, s. m. *Elce*. CHENE-VERT. *LIVE OAK; THE EVERGREEN OAK*. V. *Legname*.

LEGA, s. f. LIEUE. *LEAGUE*. La lega marina che serve a misurare le rotte e le distanze in mare, è di venti al grado, e per conseguenza di duemila ottoceoto treotaduc tese. La lega contiene tre miglia, o tre miouti di grado, o tre nodi della treccinola del loc.

LEGAMI, s. m. pl. LIAISONS. *Pezzi di legname*. o *legamento*. PIÈCES DE LIAISON. *STRENGTHENING PIECES*. Chiamansi così nella costruzione delle navi i pezzi che noo essendo precisameoto tra le parti priocipali dello acafo della nave, servono però essenzialmente a fortificarle, a teoere insieme gli altri pezzi dell' ossatura del bastimento, e a consolidarla. Tali sooo il paraoeezale, i marzapani di prua, le porche, le ghirlande per il davanti; i bracciuoli d' areaccia per l'indietro; i bracciuoli de'ponti e de'castelli, le corsie, le corsie rovesce, i controtrincarini, le sorrette quando sooo incastrate ne' membri, le incinte ecc.

Si dice che *una nave manca di legamenti* ( UN VAISSEAU MANQUE DE LIAISONS. *A VESSEL BADLY PUT TOGETHER* ) quando la sua ossatura non ha tutti que'pezzi, o non è solidamente coónessa.

LEGARE, v. a. *Allacciare*, *incocciare un bozzello*. FRAPPER UNE POULIE. *TO FIX OR SEIZE A BLOCK*.

LEGATURA ( s. f. ) *piana* ( AMARRAGE A PLAT. *LASHING OF THE SHROUDS AND STAYS* ) è quella che si fa con più giri senza incrociature ( Fig. 33 *o a* ).

*Legatura in mezza volta*. *Mezzo collo di trinca*. NŒUD A MERLINER, DEMI-CLEF. *MARLINE-KNOT*. *A CLOVE-HITCH*. Servo a legare delle minute corde, come le griselle alle sartie (Fig. 284).

*Legatura delle bighe*. *Volta alla portoghese*. PORTUGAISE. *LASHING AND CROSSING OF THE HEAD OF THE SHEERS* (Fig. 295). V. *Bighe*. *Portoghese*.

*Legatura delle punte de' vasolini*. V. *Varare*. ROUSTURES DU BERCEAU DES COLOMBIERS. *LASHING OF POPPETS, SPURS AND DRIVERS OF A CRADLE*.

*Legatura mezzo strangolata*. *Legatura delle bigotte*. AMARRAGE EN ÉTRIVE. *A SEIZING OF A SHROUD OR STAY CLOSE, TO ITS DEAD EYE*. Si fa iocrociando i giri ( Fig. 3 *b* ).

*Legatura strangolata*, *imbrigliata*, *in croce*. AMARRAGE BRIDÉ. *SEIZING OF A BLOCK*. Si dice quando si stringe con una corda e si avvicioano i due o più rami di una legatura, che restano a qualche distanza tra di loro.

*Legatura che si torce con manovelle per far avvicinare due cavi*. AMARRAGE A FAIRE APPROCHER DEUX GROSSES CORDES. *A LASHING TO WRING TWO CABLES OR THICK ROPES TOGETHER*.

*Legatura per cnarrare la punta della bonnetta alla bugna della vela*. FAUX AMARRAGE DE LA BONNETTE. *THE PREVENTER OF A BONET*.

*Legatura di viradore*. MARRIAGE. *LASHING TOGETHER THE EYES OF THE VOYAL*. È il modo di unire iosieme i duc capi od occhi del viradore, quando si vuol farne uso per viraro uo' ancora all' argano. Questa legatura si fa con una briglia o legatura strangolata nel mezzo ( Fig. 349 *y* ). V. *Viradore*.

LEGATURE, s. f. pl. *Allacciature*. ROUSTURES. AMARRAGES. LIURES. *SEIZINGS OR LASHINGS*. Chiamansi con questo nome tutte le legature che si fanno ne' guernimenti delle navi con

cordicelle, sopra due o più manovre o altri oggetti, per legarli e tenerli uniti insieme.

*Legature di bompresso. Trinche di bompresso.* LIURES DE BEAUPRÉ. *GAMMONING OF THE BOW-SPRIT.* Se ne fanno due, e consistono in più giri fatti con grossa corda sul bompresso, per renderlo fermo sullo sperone. Per eseguirle bisogna scegliere un tempo secco e sereno, nel quale si abbia la maggiore tenaioue delle funi: si prende una ghindaressa vecchia, ma forte, la quale avendo servito per molto tempo, non è soggetta a maggiora allungamento; si forma sul bompressu un nodo o gruppo di bolina con due amarraggi, e si fa forza con essa contro i tacchetti: si passa poi la corda nel primo incastro del tagliamare, e si fanno undici giri sopra il bompresso e sul detto incastro, avendo attenzione di tesar bene ogni giro per mezzo d'un argano piantato sopra un puntone, che si conduce a quest'oggetto a lato della nave. Fatti che siano gli undici giri, si serra con una imbrigliatura tutta la legatura. Altrettanto si fa per l'altra legatura che è più avanti. Vedasi Q Q figura 175, dove 3, 3, 3 sono tre pezzi di legno chiamati *difese delle legature di bompresso*, e si mettono, una nell'intervallo tra le dua legature, e le altre due a lato delle stesse sopra il tagliamare o sperone, per contenerle e garantirle dallo strofinamento.

*Legature* o *trinche degli alberi*. ROUSTURES DES MATS. *WOLDINGS OF THE MASTS.* V *Trinche.*

*Legature del ceppo dell'ancora.* ROUSTURES DU JAS D'ANCRE. *WOOLDINGS OF THE ANCHOR-STOCK.* Sono cerchj di ferro co' quali si connettono i due pezzi di legno che formano il ceppo dell'ancora. V. *Ceppo.*

LEGGIERO, add. LÈGE. *Un bastimento leggiero di zavorra.* UN VAISSEAU LÈGE. *A WALT SHIP* OR *A SHIP WHICH IS NOT LOADED ENOUGH.* Dicesi un bastimento il quale non ha il suo carico intero ed è troppo sollavato sull'acqua. Un tale bastimento non è iu istato di reggere alla vela, se non che col mezzo della zavorra.

*Un bastimento che ritorna leggiero.* UN VAISSEAU QUI FAIT SON RETOUR LÈGE. *A MERCHANT SHIP WHICH RETURNS HOME WITHOUT ANY CARGO*, OR *A SHIP ON HER BALLAST.* Bastimento che ritorna senza carico o con la sola zavorra.

Se un bastimento, essendo stato noleggiato per andata e ritorno, è costretto di far il suo ritorno senza carico, l'interesse del ritardo ed il nolo intero sonu dovuti al padrone.

LEGNAJUOLO, s. m. *Legnamaro. Falegname. Carpentiero. Maestro d'ascia.* Veo. *Marangone.* CHARPENTIER. MENUISIER. *A JOINER. A CARPENTER.*

LEGNAME, s. m. *Legno.* BOIS. *WOOD* OR *TIMBER.*

Sarà limitato quest'articolo ad esporre in compendio l'uso del legname nella marina. I legni che servono per la costrusione delle navi e per gli altri uggetti relativi alle stesse sono, *la quercia* o *rovere* (LE CHENE. *THE OAK*), *l'abete* (LE SAPIN. *THE FIR-TREE*), *il pino* (LE PIN. *THE PINE-TREE*), *il noce* (LE NOYER. *THE WALNUT-TREE*), *il tiglio* o *tirmolo* Ven. (LE TILLEUL. *THE LINDEN-TREE*), *l'ontano* (L'AUNE. *THE ALDER-TREE*), *il pioppo* (LE PEUPLIER. *THE POPLAR* OR *POPLAR-TREE*), *l'olmo* (L'ORMEAU. *THE ELM*), *il faggio* (L'HETRE. *THE BEECH* OR *BEECH-TREE*), *il frassino* (LE FRENE. *THE ASH-TREE*), *il carpino* o *carpine* (LE CHARME. *THE YOKE-ELM* OR *HORN BEAM-TREE*), *l'elce* (LE CHENE-VERT. *THE HOLM; THE EVERGREEN OAK*), *il guajaco* n *legno santo* (LE GAYAC. *THE LIGNUM VITÆ.*

Il legname di quercia serve principalmente per il corpo della nave, per le coste, bagli de' ponti, bracciuoli d'ogni sorta, in una parola per tutti i pezzi essenziali dello scheletro della nave. Quindi per *legname da costruzione* (BOIS DE CONSTRUCTION. *TIMBER FOR SHIP-BUILDING*) s'intende *la quercia* o *il rovere.* Si distingue poi il legname da costruzione in *legname di filo* (BOIS DE HAUTE FUTAIE. *STRAIGHT TIMBER*) e *legname curvo* o *stortame* (BOIS COURBANT. *COMPASS-TIMBER*). *Legname di filo* sono i pezzi da chiglia, i calcagnuoli, la roota di poppa, il dragante, le barre d'arcaccia, i bagli, i trincarini, la gorgiera, il tagliamare, i madieri non acculati, le bitte e i loro bracciuoli, le mastre, le micca degli argani, l'anime di timone, le manovelle di timone, i bittoni delle drizze, il paramezzale, le alette, le contr'alette, finalmente i pezzi di volta, e i panconi che da quelli si hanno segandoli, come le dormienti, le iocinte, i majeri.

Stortami sono le cappezzelle di fondo a di rovescio, gli allungatori o scarmi delle coste, gli scarmi delle cubia, i forcacci, le gole u ghirlaode, i bracciuoli d'arcaccia, i bracciuoli de' ponti, i bracciuoli da' castelli, i bracciuoli della ruota di poppa, i madieri di fando e della porche acculati, i pezzi del forno di poppa, i pezzi della ruota di prua, dalla contrarruota o *vanticuore* di prua, i ceppi delle ancora.

Si segnano tutti questi pezzi tanto di filo quanto storti, con lettere n cifra secondo la

loro forma e curvatura, e si aggiunge ai segni un numero, il quale indica il rango della nave in cui si può impiegare secondo le sue dimensioni. Così un pezzo segnato A 74, è un pezzo da chiglia per una nave da settantaquattro cannoni. Negli arsenali si ha la tariffa di questi legni.

Gli abeti di Norvegia, di Moscovia, di Danimarca, di Prussia e di tutte le coste del Baltico servono essenzialmente, quando siano di forti dimensioni, a formare gli alberi e i pennoni delle navi. Quelli di Francia e de' climi analoghi si considerano come poco adattati a tali oggetti. Si è tentato di trarre degli alberi dai Pirenei per farne alberature di navi, ma convenne proscriverli per l' uso della marina dello stato.

Gli abeti più convenienti alle alberature, sono quelli che crescono a 60.° di latitudine o oltre ancora, e le querce al contrario sono migliori a misura che vegetano a latitudini minori.

Ma bisogna modificare questa idea generale coll' eccezioni che dipendono dalla situazione de' luoghi, dall' indole de' terreni, dall' elevazione e dall' esposizione delle montagne; circostanze che fanno trovare in uno stesso paese dei climi molto differenti.

Gli abeti del Nord di piccole dimensioni o di qualità inferiore, o quelli che si vendono in correnti, majeri, asse e tutti gli abeti di Francia e de' paesi vicini, servono ai bagli falsi, alle bordature de' falsi ponti, ai tavolati di stiva, alle paratie de' depositi, alle gallerie de' falsi ponti, ai rivestimenti dell' alto delle navi, a coprire il casseretto, a fare le bighe, i vasolini per le navi in cantiere, ad alberi di minore importanza, come sono quelli de' puntoni ecc.

I pini servono ai medesimi usi come gli abeti di Francia, ai bittalò, ai forconi o contrafforti, ai turacci delle cubie ecc. Quando se ne trovano di perfettamente diritti s' incavano per farne delle trombe, e quei che sono storti servono a fare degli scarmotti rovesci nelle corvette e altri piccoli bastimenti. Nell' isola di Corsica e in Italia si ha una specie di pino chiamato *larice*, la cui qualità è eccellente.

Il tiglio, l' ontano e il pioppo servono alle sculture e ornamenti, alla figura e polena, e ai cuscini delle cubie.

L' olmo s' impiega nelle trombe, ne' sostegni del forno di poppa, nelle battagliole, ne' tacchetti per le manovre, nelle casse de' bozzelli. Si fanno di questo legno gli scarmotti di rovescio nelle corvette e in altri piccoli bastimenti.

Il faggio serve per fare i remi, gli aspi degli argani, le leve, le stanghe ecc. Si fanno di questo legno talvolta de' pezzi da costruzione, ma si considera come inferiore in qualità e forza alla quercia, di cui è molto più leggiero.

Il carpine serve per le leve e le stanghe, e per lavori di carradore.

Il noce serve per le teste di moro degli alberi, e per mobili e lavori gentili nelle navi.

L' elce serve a fare i pernuzzi de' bozzelli, le caviglie, i maglietti, i manichi d' ordigni ecc.

Il guajaco s' impiega quasi unicamente per fare le rotelle o raggi de' bozzelli.

Si soggiungono alcune nozioni attenenti al legname per uso della marina, che potranno dare argomento di considerazione.

*Taglio degli alberi.* Exploitation des bois. *To fell a wood or forest.*

In Inghilterra si tagliano gli alberi sotto il punto nel quale il tronco si divide nelle radici, e sopra il punto nel quale si divide in rami. Da questi, se hanno la lunghezza e grossezza necessaria, si ricavano de' bracciuoli.

In Francia al contrario si taglia il tronco a diciotto e a ventiquattro pollici sopra la divisione delle radici, e alla stessa distanza sotto i rami. Oltre la perdita di lunghezza che si ha da questo metodo, accade che il legno così tagliato si fende in tutte due le estremità, e per queste fenditure la perdita si raddoppia. Al contrario, seguendo il metodo inglese, le fibre longitudinali si attortigliano all'origine delle radici e a quella de' rami, aumentano la forza delle fibre trasversali e si oppongono efficacemente alla fenditura.

*Conservazione del legname ne' depositi.* Conservation des bois dans les dépôts.

Gli alberi dopo che si sono tagliati non si squadrano in Inghilterra a canto vivo come in Francia: si spogliano soltanto della loro corteccia, si tagliano i nocchi e le altre escrescenze che possono disturbare nel trasporto; vi si lascia l' alburno in tutta la lunghezza, e giungono rotondi e greggi ai depositi e ai cantieri. Da questa pratica si hanno molti vantaggi:

1.° L' essiccazione si fa più lentamente, e il trasudamento del legno non restando tutto d' un tratto intercetto, la parte più acre del succhio passa nella sostanza dell' alburno,

continuando ancora per qualche tempo dopo il taglio, quella strada che la natura gli facea prendere nel tempo della vegetazione;

2.° Tutti gli effetti dell'intemperie delle stagioni si risentono dal solo alburno; questo soltanto è affetto dalle piogge, dal contatto del suolo umido, dall'attacco degli scarabei e d'altri insetti. Il legno fatto e maturo non può essere alterato se non che quando l'alburno è disciolto; si ha dall'esperienza, che il legno si conserva perfettamente bene sotto l'alburno (non solamente il legno con la buccia e scorza, ma anche quello che è messo in opera nelle costruzioni civili e navali) in quelle parti dove si conservò l'alburno, e pare anzi che vi acquisti maggiore robustezza;

3.° Per isquadrare il legname secondo il metodo di Francia, bisogna cercare ne'boschi una quantità considerabile di legname maturo e tagliato, di cui si sarebbe potuto far uso con molto vantaggio nella costruzione delle navi, la quale nella preparazione dei pezzi verso le estremità richiede tali forme, che obbligano ad impiegare de' legni di molto maggior dimensione. Quindi molte volte un pezzo dell'ossatura di una nave richiede ne'porti un pezzo della prima specie, laddove ne' boschi o tra i legni lasciati con la loro buccia, si sarebbe supplito con un pezzo della seconda specie. V'è dunque perdita di legname e spesa maggiore in questo sistema;

4.° L'inviluppo dell'alburno secondo l'azione delle fibre longitudinali, la quale insieme col legame delle radici e de' rami conservato al tronco si oppone alla fenditura, e l'esperienza lo conferma.

*Destinazione de' legnami.* DESTINATION DES BOIS.

In molte provincie e verisimilmente in tutta l'Inghilterra il legname di quercia è riservato alla sola marina. Il carbone di di terra, di cui è generale l'uso, e che abbonda in tutte le provincie di quel regno, dispensa dalla necessità d'abbattere le querce giovani, le quali col tempo sarebbero divenute piante di prezzo. Nelle costruzioni civili o non s'impiega legno di quercia o si fa uso del solo legname di quercia che si ricava dalle demolizioni.

*Pratiche sul legname.*

Pare che gl' Inglesi abbiano inteso i veri principj nella preparazione de' legnami per uso della marina, o scemando la spesa nelle sue pratiche, o aumentandone la durata in maggior proporzione della spesa che le pratiche stesse obbligano a fare.

Primieramente il trasporto de' legnami si fa da essi con barche piatte. Questa maniera di trasporto costa più della flottazione. Ma i legni non sono punto alterati dallo stare nell'acqua dolce; nè restano per molto tempo sopra il fango ne' boschi o lungo le riviere, ciò che li deteriora rapidamente. Le loro estremità non sono tagliate a sguancio, nè traforate con buchi per afferrarvi gli uncini, dalle quali pratiche si ha una perdita notabile nella loro lunghezza. Quest' inconveniente si ha dalla flottazione del legname da costruzione.

Inoltre sono oggetti di molta spesa la disposizione de' legnami ne' depositi, come ancora il loro trasporto ai cantieri, la loro distribuzione a tutti i punti delle diverse officine, e il servizio de' segatori per assicurare i pezzi sopra i cavalletti. In Inghilterra tutto questo si fa con minore dispendio. La barca piatta si accosta alla riva. Una corda che corrisponde ad una ruota nella quale entrano tre o quattro operaj, è annessa all'estremità del pezzo di legname che si vuol ritirare. Per mezzo di una leva di ferro o di una catena, questo pezzo è posto in terra, o pure si trasporta immediatamente alla sega, se già se n' è destinato l'uso. A misura che la marea cresce, la barca s'innalza e dà il comodo di accatastare nello stesso modo i pezzi uno sopra l'altro, e tutti nella direzione necessaria per essere condotti alla sega senza rigiri; sicchè si può dire che il legname è nello stesso tempo in deposito e sul cantiere. È vero che tali depositi sono poco considerabili e sarebbero ben presto esauriti, se non fossero mantenuti dai successivi carichi delle barche piatte.

I carpentieri portano i garbi al deposito e scelgono i legni che loro convengono. Col mezzo della ruota su indicata, due o tre uomini disimpegnano dalla catasta il pezzo sul quale debbono lavorare. Vi si disegna sopra il sesto o garbo, e si porta alla squadratura, indi si trasporta alla sega, e con questa si lavora sul dritto; dopo ciò si torna a presentarvi il sesto, si verifica la squadratura, e si sega sulle altre due facce, cioè a dire, sulla volta.

Questa pratica essendo interessante, vuol essere sviluppata di più.

*Segatura del legname.*

Il luogo della sega è una fossa profonda

cinque piedi, a di lunghezza illimitata, la cui larghezza è determinata dalla maggiore lunghezza de' legni che si vogliono segare. A traverso di questa fossa si dispongono due grosse travi da una riva all'altra. Queste travi sono fortissime e non pertanto si sorreggono con puntelli. L'intervallo tra esse è di quattro piedi. I pezzi che si vogliono segare, sono posti in quest'intervallo, posando sopra rotoli di legno messi a traverso delle due grosse travi.

I vantaggi di questo metodo sono evidenti. I legni sono trasportati senza difficoltà, e a livello del pian terreno sopra la graticola della sega (la graticola è quella che risulta dalle travi poste a traverso e dai rotoli di legno). Non v'è bisogno d'operaj per trasportare e sollevare i grossi legnami e pesanti onde assicurarli sopra i cavalletti; operazione laboriosa e che espone gli uomini a qualche pericolo. I segatori non possono cadere quand'anche il pezzo girasse sotto a loro piedi, perchè essendo presso che a pian terreno trovano facilmente da rifuggirsi; quindi lavorano con maggiore sicurezza, e perciò più presto. Quando il pezzo è segato, si ritira a braccia o mediante la ruota, e non è esposto a rompersi, come sovente accade quando si fa cadere dal cavalletto o piedica.

La ruota di cui si fece menzione più volte, è stabilita al mezzo o all'estremità della graticola, secondo le circostanze del luogo, e talvolta ve n'è più d'una, a norma del bisogno, nel luogo medesimo. Essa ha ventidue piedi di diametro. La corda si avvolge all'albero o asse della ruota (Ven. *Melo*) come nelle gru, e mediante un bozzello di ritorno o una pastecca può servire a tirare le travi in ogni direzione. Quando il pezzo è stato segato in tutte le quattro facciate, si distribuiscono i pezzi levati (Ven. *Gli scorzi* o *refudi*) ai differenti depositi; quelli che non possono servire alla costruzione si adoperano per farne caviglie, tacchetti, schegge e scheggioni, de' bronconi da orti, delle palizzate, de' cunei pei cantieri, delle legna da stivaggio ecc. Si accumulano questi pezzi ne'loro depositi e si fa loro occupare il minor luogo, col far entrare le parti sporgenti d'alcuni pezzi nei voti lasciati dagli altri.

L'albero così lavorato colla sega in tutte quattro le sue facciate non ha bisogno se non che del lavoro dell'ascetta torta per esser posto in costruzione. Non si può lodare abbastanza l'attività degli operaj inglesi e la loro industria, ed è probabile che queste pregevoli qualità siano principalmente dovute al loro proprio interesse, perchè sovente lavorano per impresa, e per conseguenza tengono conto del tempo e de'metodi di risparmiare la mano d'opera. Ne risulta che l'ispezione è più facile. Basta segnare i legni per schivare una consumazione superflua, e vedere, quando il pezzo si mette al suo luogo, se egli è stato bene sagomato e garbato.

Qualunque ne sia la cagione, è però rimarcabile la differenza della costanza ed assiduità de' carpentieri inglesi da quella di tali artefici delle altre nazioni.

Si osserverà che la sega a filo, quale si usa in molti paesi, non può segare i legnami in volta, e che si manovra difficilmente alla piedica, perchè il telajo in cui è montata, si imbarazza sovente. Di fatto gl'Inglesi non si servono di tali seghe, ma di un'altra, tutto l'apparecchio della quale consiste in due impugnature, una in alto, l'altra abbasso, e si adopera sempre in due. Questo ordigno è noto anche in Francia, dove ha il nome di PASSE-PARTOUT (*passa per tutto*). Non vi è mai difficoltà di tagliare con questa sega i pezzi che sono fuori di squadra, fossero anche de' pezzi di volta del maggiore travìramento. Tutto consiste nell'assicurare bene il pezzo sulla piedica, e l'abitudine si acquista ben presto.

*Conservazione del legname.*

Conservare il legname è tante essenziale quanto il provvederlo. Se le navi non durano che dieci anni, la spesa per rimpiazzarle diventa enorme, e finalmente la natura non può somministrare sì gran numero di piante, le quali crescono in secoli o si abbattono in un sol giorno.

Se vi è un modo di conseguire che il legname duri il doppio di quello che dura valendosi delle abituali pratiche, egli si debbe accogliere, anche se fosse costoso. Si risparmierà non solamente molta spesa nella costruzione e ne' raddobbi, ma si risparmieranno anche i boschi, che è risparmio più essenziale di quello del danaro.

E molto tempo che si studia per trovare il metodo più atto a conservare il legname, ma non se n'è trovato sin ora alcuno soddisfacente. Si è immerso nell'acqua dolce, nell'acqua salsa, nell'acqua corrotta e infetta; si è sepolto nella sabbia, nella terra, nel fango. Malgrado tutte queste prove e

precauzioni, veggonsi tutto giorno marcire le navi quasi senza aver prestato verun servigio, mentre gl' istessi legnami altrimenti impiegati durano quarant' anni. Accusano alcuni il taglio non eseguito nella buona età della luna, altri si beffano di questa pretesa influenza lunare, e si continua sopra ciò in una costante discordia di pareri.

I legni tagliati in buona o in cattiva stagione conservano un' umidità più o meno considerabile. Nell' interno de' tronchi si conserva sempre qualche parte d'umidità, ancorchè dopo una lunga custodia appariscano al di fuori secchissimi. Quest' umidità dipende dal loro succhio, ed è capace di fermentazione, la quale dispone già il legno all' immarcimento. È la stessa umidità che bisogna cacciar fuori dall' interno del legno, giacchè la sola secchezza è quella che gli fa acquistare durezza, e lo conserva. Tagliando per luogo un grosso legno, se egli è guasto, il vizio si manifesta nel coore, cioè nel mezzo, dove si raccoglie il succhio, che non ha potuto evaporare dalla sua superficie esteriore.

Si fa male a mettere il legname sott' acqua per conservarlo. L' acqua è un dissolvente che penetra da per tutto e tutto corrompe col tempo; nè per gli altri usi, fuori della marina, si pratica di tenere i legni nell'acqua. Il miglior metodo è di tenerlo in magazzini bene costruiti e opportunamente ventilati; di collocarlo in posizione verticale sicchè l' umidità possa discendere, seguendo l'andamento delle di lui fibre.

Veggonsi le travi che si adoperano pei tetti e palchi delle case e in altre opere, conservarsi per secoli: così lo suppellettili che si conservano anche più lungamente, perchè sono preservate dall'umido, o perchè sono lavorate da' legnajuoli istruiti dall'esperienza, i quali segano in asse di poca grossezza il legname e lo lasciano invecchiare, sicchè sia bene seccato prima di metterlo in opera. Perchè dunque le navi fatte dello stesso legname non durano altrettanto o almeno non durano più di dieci anni?

Gl' Inglesi costruiscono le loro navi di legni incurvati ad arte, e prima di terminarle li lasciano seccare per lungo tempo sui cantieri, coperti da grandi tettoje. È l' umido che guasta il legname; e l' essere bene seccato lo fa durare. Se si costruisce all' infretta una nave con legname verde, essa sarà marcita prima di aver prestato alcun servigio. Se, al contrario, sia costruita con precauzione e con legname secco e vecchio, essa durerà forse vent' anni, senza altre attenzioni fuorchè le ordinarie e note.

L' aria, l' acqua dolce e l' acqua salsa contengono le loro specie d' insetti dannosi al legname; quando vi s' introducono, lo rodono, e si moltiplicano. Tenendo i legni nell' acqua distruggonsi gl' insetti di una o due specie, ma se ne introducono dell' altre ancor più dannose. Pare utile il tenere i legni nell' acqua perchè essa stempera il succhio, ma vi sostituisce in vece un' altra umidità non meno distruttrice, e di cui il legno esposto all' aria non si spoglia facilmente, ma lo indebolisce e ne diminuisce la densità.

Se dunque si potesse liberare il legno del suo succhio, dell' umidità interiore o degl' insetti, si farebbe durare moltissimo; ciò che ben si rileva da alcune delle addotte osservazioni, e da molte altre analoghe che riferiremo.

Il legname de' paesi caldi della zona torrida porta giustamente il nome d' incorruttibile. Una delle ragioni è probabilmente quella del grande e continuo calore di quei climi, che produce più prontamente e più efficacemente la di lui essiccazione. Anche senza uscire dall' Europa e nelle stesse specie d' alberi, si osserva molta differenza tra il rovere di Provenza e quello di Borgogna, tra quello de' paesi caldi, secchi e di montagna della Calabria e quello che viene dalle pianure paludose della Toscana o del Nord dell' Europa: quelli detti in primo luogo durano il doppio degli altri.

Quando si circonda di palizzate un terreno, si suol passare sopra il fuoco e abbrustolire quella parte de' legni che si conficcano nella terra; in questo stato di disseccamento non immarciscono.

I Russi che intendono bene le pratiche sul legname, dachè quasi tutte le fabbriche nell' interno di quell' impero sono fatte di solo legno, usarono qualche volta con buon successo di garantire le teste de' bagli delle navi coll' abbrustolirle. I legnajuoli e carradori quando vogliono fare de' buoni lavori, non si contentano di lasciar seccare i legni da sè per luogo tempo, ma li disseccano tenendoli vicini al calore del forno o del cammino.

I selvaggi d' America passano sul fuoco i loro bastoni per farvi la punta, con che danno ad essi una durata e insieme una

forza che li rende atti a servire come ferri da lancia.

Se nelle navi e fregate che hanno fatte più campagne si osservino i bagli che sono vicini al luogo de' forni o delle cucine, trovansi que' legni disseccati e migliorati dall' azione del fuoco.

Il legname di demolizione e particolarmente quello della stiva e delle parti che furono al coperto, acquista una qualità distinta, e dùra qualche volta più del nuovo: questo è noto a tutti.

Quando si mettono al fuoco delle legna verdi, si vede che n' esce una considerabile umidità. Se dopo averle lasciate per qualche tempo a un fuoco eguale senza abbruciarle si ritirino e se ne paragoni la qualità con quella che avevano da prima, si troverà ch' è divenuta molto più dura.

Ora questo è ciò che converrebbe fare per il legname di marina, in un modo più esatto e regolare. Si dovrebbe ne' luoghi di costruzione murare un forno grande, quadrato e piatto, sotto il quale vi fossero più fornelli, col cui mezzo si mantenesse una temperatura di calore da quarantacinque a quarantotto gradi, bastante a disseccare i legni senza che si fendessero. In questo forno abbastanza spazioso potrebbonsi disporre molti legni, i quali dopo alquanti giorni, che verrebbero indicati dall' esperienza, si troverebbero liberati dall' umidità interiore, dai vermi e altri insetti in essi annidati. Questi, sino al momento d' impiegarli nelle costruzioni, si dovrebbero tenere in magazzini ben ventilati esposti a plaga calda e secca, e collocati verticalmente.

La sola obiezione che si può fare a questo progetto, è quella della spesa; ma questa spesa non si può mettere a confronto dell' enorme perdita che si ha dai legni che si acquistano e si lavorano inutilmente, e dalle navi che sovente restano condannate prima di aver reso alcun servigio.

Fu proposto ancora di fare la provvista del legname da costruzione dai paesi posti sotto i tropici, indicati generalmente col nome d' incorruttibili, duri, compatti e attissimi alla costruzione navale.

A questo progetto si è fatta una prima obiezione del peso specifico troppo forte di que' legni; ma posto ancora che pesassero venti libbre per piede cubico più del legno che si adopera in Europa, fatto il computo del peso di tutti i membri di una nave, si avrebbe un eccesso di duecento tonnellate, ciò che sarebbe in risparmio d' altrettanta savorra, e insieme il guadagno di tutto lo spazio non occupato dalla stessa savorra.

Un' altra obiezione si fece per la grande durezza di que' legni e per l' aumento della mano d' opera; ma sarebbe tanto minore la spesa de' raddobbi e il profitto della lunga durata delle navi.

Una terza obiezione si è fatta per la difficoltà del taglio e per le spese di trasporto, onde si è preteso che questi legni avrebbero costato molto. Ma alcuni calcoli desunti da sicuri dati dimostrano che quest' articolo sarebbe riuscito moderatissimo.

LEGNAME o *legni d' Europa per la marina.*

*L' abete.* LE SAPIN. THE FIR. Questo legno che è leggerissimo, è l' unico per l' alberatura delle navi, nè ve n' ha alcun altro che possa rimpiazzarlo. Il migliore abete viene dai paesi più freddi dell' Europa. Ne cresce molto nelle Alpi e ne' Pirenei francesi, ma è ben lungi dall' avere i pregi di quelli del Nord. Di questo si fa uso anche nelle bordature, nelle opere morte ed altri lavori nell' alto delle navi.

*Il carpino* o *carpine.* LE CHARME. THE YOKE-ELM OT HORN BEAM-TREE. Questo legno che è arrendevole e d' una fibra bene intrecciata si adopera singolarmente pei remi.

*Il cedro.* LE CÈDRE. THE CEDAR. Il legno propriamente detto cedro è quello del Libano, il quale ha delle qualità superiori e una fibra fina. Esso ha un odore soave ed aromatico: è utile ad ogni sorta di lavori, ma è raro e prezioso. Vi è del legno nei paesi caldi d'America che si chiama *cedro* per analogia.

*Il cornio.* LE CORNOUILLER. THE CORNAL-TREE. Albero di mediocre grandezza, comune ne' boschi, di fusto corto, nodoso, torto, e di legno molto duro.

*L' elce. Leccio.* LE CHÊNE-VERT. THE HOLM. Questo legno che è pesantissimo, è prodotto de' paesi meridionali d' Europa: se ne trova di fortissime dimensioni, ma non s' impiega nella marina che per fare dei rotoli, degli arganelli, degli assi di pulegge e altri pezzi soggetti allo sfregamento de' cordami ecc. Si potrebbe aumentarne considerabilmente l'uso. L'isola di Corsica ne somministra molto.

*Il faggio* (LE HETRE. THE BEACH) è un legno leggiero, e ancorchè inferiore in qualità alla quercia, s' impiega però utilmente in alcune parti della costruzione delle navi, principalmente per gli scarmotti rovesci e per l' estremità degli scarmi, per bordatura

dell'opera morta e per altri minuti lavori nell' alto delle navi.

*Il frassino*. Le frene. *The ash-tree*. Albero d'alto fusto, diritto o uniforme, che alligna ne' luoghi freschi e umidi, getta estese radici di legno bianco, liscio e duro.

*Il larice* (Le mélèze. Le larix. *The larch-tree*) non differisce per il genere dai pini e dagli abeti, ma è d'uso molto più pregevole nella costruzione navale. Dà de' legnami di filo di grande lunghezza: resiste all' umido e dà molta resina. Le Alpi noriche ne abbondano.

*Il noce*. Le noyer. *The walnut-tree wood*. Questo legno che è pesante, di fibra fina e venato, s'impiega nelle teste di moro, nei lavori più fini di falegname e ne' mobili e suppellettili.

*L' olmo* (L' ormeau ou orme. *The elm*) è un legno di eccellente qualità per tutti i pezzi che servono alle macchine e sono sottoposti allo sfregamento, come arganelli, rotoli, casse di taglie e bozzelli, maimoni, bittoni, mulinelli da scialuppe ecc.

*Il pino*. Le pin. *The pine*. Egli ha qualche analogia coll'abete per le fibre del suo legno e per la sua leggerezza, ma pesa un poco più, ed ha più resina. Se ne trova con qualche curvatura. Cresce nelle parti meridionali della Francia e generalmente dell'Europa. S'impiega utilmente nelle bordature dello opere morte, de' castelli, de' casseretti, a varj lavori d'alberature e qualche volta a fare gli scarmotti.

*Il pioppo* (Le peuplier. *The poplar*) e *l'ontano* (L'aune. *The alder*) servono presso a poco agli stessi usi, come il tiglio.

*La quercia o rovere*. La chene. *The oak*. Questo è il legno di cui si fa il maggior uso nella costruzione navale. Il suo peso è da sessanta sino a ottanta libbre al piede cubico. Il più pesante e il migliore è quello de' paesi meridionali d'Europa.

*Il tiglio* (Ven. *Cirmolo*) (Le tilleul. *The lime or linden-tree*) serve alle opere di scultura e alle decorazioni, essendo leggiero, di fibra fina, e che si lavora facilmente.

LEGNAME o *legni dell'Indie e dell' America*.

*L'acaju* (L'acajou. *The mahogany*) è un legno assai noto, ond'è superfluo darne la descrizione. Cresce nell'isola di s. Domingo e di Cuba in abbondanza, come anche nel continente dell' America. Ha delle qualità e delle forti dimensioni, onde potersene servire nella costruzione. Pesa cinquantotto libbre al piede cubico.

*Il balata o balatas* (Le balatas. *The bullet-tree wood*) ha la fibra fina ed è di colore rosso. È durevolissimo e de'più stimati per ogni sorta di lavori, particolarmente nella costruzione, per l'opere, vive per lo scafo, pei bracciuoli e pezzi di chiglia ecc. Pesa libbre ottantotto al piede cubico. Il *moura* che pesa ottantasei libbre al piede cubico, somiglia al *balata*.

*Il carapa* (*The crab-tree wood*) ha una fibra rossiccia e molto simile all' *acaju* venato: è atto alle bordature e ad altri membri delle opere morte. Se ne hanno de' pezzi abbastanza grandi per fare degli alberi e de' pennoni. Pesa quarantaquattro libbre al piede cubico.

*Il courbari* è di colore rossiccio, superbamente venato, di grandi dimensioni, atto a pezzi dritti e curvi. È l'albero che dà la gomma *copal*.

*Il grignon* ha una grana gialla e liscia; è facile a lavorarsi, è buono pei lavori d' opere morte e per gl' intavolati de' ponti e de' castelli, pei bagli e baglietti, e pei lavori di legnajuolo. Pesa quarantuna libbra al cubico.

*Il guajaco. Legno santo*. Le gayac. *The lignum vitæ*. Cresce in abbondanza nella parte meridionale di s. Domingo e in altri paesi dell' America. L'uso principale che se ne fa, è nel formare le girelle o raggi delle taglie. Questo legno che pesa novantatrè libbre per piede cubico, è durissimo ed eccellente per resistere allo sfregamento.

Vo n' è un' altra specie nella Guajana che si chiama *guajaco falso* (Faux gayac), che somiglia molto pel colore e per le sue qualità al vero guajaco.

Vi è *il legno di ferro* (Bois de fer) che pesa anch' esso novantatrè libbre al piede cubico, ed ha molta analogia col guajaco, di cui è più duro.

*Il mako* è una specie di cedro: pesa sessantasette libbre al piede cubico. È d' un rosso bruno carico; ha le fibre lunghe; è facile da lavorarsi ed è buono per ogni sorta di lavori.

Si annoverano sei specie di legni chiamati *cedri*, per analogia a quello del *Libano*: sono tutti attissimi alla costruzione e leggieri. *Il cedro bianco*, *il rosso*, *il nero*, *il giallo*, *il cedro selvatico* (Bois bremont) e *il cedro giallo selvatico* (Bois bernard).

Non si debbe ommettere un cenno del *legno violetto* (Bois violet ou d'amaranthe), che lavorato prende un bellissimo colore

violetto, e cha per questa ragione è ricercatissimo. Se ne trovano degli alberi di grandi dimensiooi, e che darebbero dui pezzi da chiglia e de' bagli da navi di linea. Non è così pesante come la quercia, ed è più facile da lavorarsi. Questo legoo sarebbe eccellente per la guance delle carrette di caunone.

*L'ouapa* o *ouallaba* (*The wallaba*) ha una grana fine, uo colore rosso, con vene brune e resinose: esso è iocorruttibile anche in acqua, dove talvolta si petrifica. È atto a tutti i lavori di costruzione e d' idraulica, alle fabbriche civili, a farne assicelle, doghe per botti ecc. Pesa ottantasei libbre al piede cubico.

Il *tec* (*The teick wood*) è uno dei migliori legni che si conoscaoo per la costruzione della navi; egli è leggiero, facile a lavorarsi, di una fibra bene legata e molto simile alla quercia. È aromatico, ciò che lo rende durevole e lo difende dal tarlo. Ne cresce molto in varj paesi dell' Indie e segnatamente al *Pegu*, ove si costruiscono dei bastimenti di lunghissima durata.

Nomi e dimensioui de' legnami da costruzione ne' cantieri veneziaoi.

| | | Lunghezza piedi. | Larghezza oece. | Gross. once. |
|---|---|---|---|---|
| *Abete. Ven. Albeo.* | Tavole | 12. | dalle 8 alle 18. | - ¹/₂ |
| | Ponti | 10. | 8 . . 18. | 1 ¹/₂ |
| | Palanche | 10. | 8 . . 20. | . . . |
| | Scurette | 12. | 7 . . 16. | . . . |
| | Sfiladoni | 12. | 10 . . 18. | . . . |

*Refudi d' albeo.*
- Scorzi de carboo.
- *Detti* branta.
- Sottoscorei.
- Sfiledalle.
- Colmatti.
- Colmaeei.

*Contínelle d' albeo.*
- Cantioella da soffitti.
- *Dette* da parè.

*Scorzoni e rovesci di ponti.*
- Scorzoni di refudo.
- *Detti* buona armatura.
- *Detti* rovesci di ponti.

Tutti hanno noe pari lunghezza coma i suddetti, e prossimamante la stesse grossezze.

*Moralami.*
- Morali hattardi larghi oace 3 per lato, e più sa occorra.
- *Detti* refudo.
- Mazzi morali bastardi.
- Morali branta e refudo.
- Mezzi morali braota e rafudo.
- Morali da zoccolar.
- Moralimi di querto.
- Sbarre.
- Montapiè, grossi once 1 ¹/₂, larghi oaca 5.
- Scalette.

Tutti i morali hanoo la lunghezza di circa piedi 12, e sono larghi e grossi once 3 per lato.

| | | Lunghezza piedi. | Grossezza e lunghez. once. |
|---|---|---|---|
| *Traaotere d'albeo.* | Chiavesella | da 18 a 20. | 3 |
| | *Dette* | 22. | 3 |
| | Rulli | 22. | 3 e 15 |
| | Bordooali | 22. | . . . . |
| | Chiave | 30. | 4 |
| | Sceloncini | 30. | 5 |
| | Scalmotti | 30. | 6 |
| | Scalmi | 30. | 7 e 18 |
| | Scaloni | 35 e 40. | . . . . |

*Larice. Ven. Larese.* { Tavole, sfiladone, ponti, palancole. Lo stesso che in quella d'abeta.

Rafudo di scorei, sottoscorai, sfiledelle. Lo stesso cha nall'ebeta.

Cantinalle da parè di dimensione peri a quelle d'ebete.

Scorzoni da fondamenta. *Detti* maezani, rovesci di ponti. } Non differiscono nella dimensioni da quelli d'abate.

Scorzoni, palancole de fondamento. *Detti* mezzani da finestre. } Come quelli d'abete.

I moralami e in numero e in dimensioni sono gli stessi che quelli di abate, tanto bastardi, brenta, di querto, de zoccoler, quanto i corrispondanti refudi.

| | | Lunghezza piedi. | Larghezza e grossezza once. |
|---|---|---|---|
| *Trovature di larice.* | Zappoli | 18 e 20. | 7 |
| | Piane | 18 e 20. | 8 e 18 |
| | Chiavesello | 18 e 20. | 3 |
| | Rulli | 22. | 3 e 7 |
| | Bordooali | 22. | 8 e 13 |
| | Chiave | 30. | 3 |
| | Scaloocini | 30. | 4 |
| | Scalotti | 30. | 5 e 6 |
| | Scaloni | 30. | 7 e 18 |

Trovansi degli scaloni di piedi 35 e 40.

| | | Lungh. piedi. | Gross. once. | Largh. once. |
|---|---|---|---|---|
| *Tiglio. Veu. Cirmolo* | Pezzoni | 12. | 3. | 12 a 22 |
| | *Detti* | — | 4. | 12 e 22 |

Occorreodo tavole, pooti *ecc.* di maggiori lunghezza delle indicate di abete e di larice, si segano dagli scaloni o dalla piane e ne risulteno,

| | | Lunghezza piedi. | Gross. once. | Largh. ance. |
|---|---|---|---|---|
| *Abete e larice.* | Tavola | 30, 35, 40, | 2. | 8 a 18 |
| | Bastardelle | 30, 35, 40. | 2. | 3 |
| | Madieri grossi dita 4 a 5. | | | |
| | Fette grosse dita 6 e quanto occorre. | | | |
| | Quarti grossi once 4 e 6, e altrettanto larghi. | | | |
| | Meistre grosse e largha once 2 e 3. | | | |

Le eltre dimensioni sono le stesse come nelle tavole.

Gli stessi prodotti risultano segando il rovere, l'olmo, il frassino, il pino ecc.

I prodotti di elce e di cornio sono dell'ordinaria lunghezza di piedi 16 circa, e grossi quanto occorre.

| | | |
|---|---|---|
| *Faggio.* Ven. *Fugher.* | Tavole. Ponsi. Palancole. | Lunghezza piedi 12, larghezza da once 8 e 15, grossezza come nell'abete. |

Di legno tanto variano i prodotti nelle loro dimensioni.

Rovere, faggio, carpano danno dei braccinoli.

Olmo dà fettelle o sorbotti, di grossezza once 1, 1 1/2, 3, lunghezza piedi 4.

Abete da spuntieri lunghi piedi 12, diametro once 2.

Il legname da costruzione si distingue in legname di prima, di seconda, di terza e di quarta qualità.

Stelle da remo di faggio di galera sottile. Pezzi di faggio adattati a detto uso.

*Dette* di bastarde.

*Dette* di ba-ca armata.

*Dette* di bergantino.

*Dette* di coppano.

Gironi di remo.

Mazze da brandistocco e da alabarde.

Maunelie.

Cugnesse e angni.

I tronchi d'alberi i quali si segano par ridurli in tavole, dironsi taglie.

LEGNAME (s. m.) *d' alto fusto*. Bois de haute-futaie. *Straicht timber*. *Legno di filo*. Si dice di quel legname che è diritto, e le cui fibre o filamenti sono diritti e tra di loro presso che paralleli.

*Legnome da costruzione*. Bois de construction. *Timber for ship building*. Si dice di quel legname che può servire alla costrusione delle navi, che suol essere per la maggior parte di rovere, e di cui si dee tenere molto conto nel governo de' boschi.

*Legname curvo*. *Stortame*. Bois courbant. *Compass timber*. *Legno di volta*. Questa classe è di grande importanza nella costruzione, al cui difetto si supplisce incurvando i legnami cul fumeo o col vapure.

*Legname di demolizione*. Bois de démolition. *Timber, taken from an old ship*. È quello che si ricava dai bastimenti che si disfanno per incapacità di più servire.

*Legname da fuoco*. Bois de chauffage. *Fire-wood*. È quello che si adopera nella cucina del capitano, degli ufficiali e dell' equipaggio.

*Legname d' una nave*. Bois d'un vaisseau. *A ship's hull*. Chiamasi la parte della nave che è sopr'acqua. Dicesi che un bastimento ha truppo legno, quando è molto elevato sopra la superficie del mare.

*Legname da riempiture*. Ven. *Zappoli*. Grain d'orge. *Filling piece*. Sono que' pezzi di legno che s' introducono negl' intervalli tra i membri delle navi, per riempire i vôti e rinforzali.

*Legname di rifiuto*. Bois de rebut. *Refuse wood or refuse timber or that which is not fit for service in the royal dock-yards*. Si dice di quel legname che non può aver uso nella costruzione, o per la sua figura o per la sua qualità.

*Legname da stiva*. Bois d'arrimage. *Fathom wood, employed in the stowing of the hold*. Sono pezzi lunghi di legno che si mettono tra le botti e barili quando si stivano, per riempire i vôti e per tenerli fermi nei moti del bastimento.

*Scheggia di legno*. Éclat de bois. *A splinter or chip, torn from any timber by a cannon ball*. È un pezzo di legno che si stacca e vola a qualche distanza per la lacerazione che fa una palla di cannone nel bordo della nave. Le schegge sono pericolosissime e feriscono molti uomini. Ven. *Schienze*.

*Far legna, battersi di legna*. Faire du bois. *To make provision of wood, for fuel etc.* È fare e imbarcare la provvista di legne da bruciare.

*Tirare nel legno di una nave*. Tirer au bois d'un vaisseau ou en plein bois. *To hull a ship, to cannonade a ship in her hull*. È tirare i colpi al legno della nave o al suo corpo.

*Tiro di cannone nel legno*. Coup de canon en bois. *A shot received in the upper-works of a ship*. Quando va a colpire l'opera morta.

LEGNO, s. m. Si dice per indicare un bastimento in genere, senza individuarne la specie.

LEGNO *abbattuto e coricato sulla terra*. Bois gisant.

*Legno obbrumato*. Bois criblé par les vers. *Worm-eaten wood*. Legno traforato dalle brume o bisce di mare.

*Legno con molto alburno*. Bois flacheux.

*Legno che ha l' alburno da una sola parte*. Bois cantiban.

*Legno d' alto fusto*. Bois de haute futaie.

*Legno arsicciato*. Bois arsin. È quello che è maltrattato dal fuoco.

*Legna da carradore.* Bois de charronnage.

*Legna di cattiva figura.* Bois cauche. *Bacasioad timeer.*

*Legno in crescere. Legno di venuta.* Bois en état.

*Legno morduto dalle bestie e di cattiva venuta.* Bois abrouti.

*Legni bianchi.* Bois blancs ou blancs bois. Diconsi quelli di tessitura leggiera e poco solida; il castagno, il tiglio, il frassino, l'ebete diconsi bois blancs. Il salice, la betulla, il pioppo blancs bois.

*Legno di fila.* Bois de brin. Quello che crebbe di semeote, e non fu piantato nè trapiaotato.

*Legno che si tenne sott'acqua.* Bois canard.

*Legno tarlato, magagnato, imporrito, fràcida.* Bois carié ou vicié, malandreux, mouliné.

*Legno sradicato dei venti e i cui rami si sono rotti.* Bois chablie ou chamblis.

*Legno ammaliato.* Bois charmé. Legoo cui si è fatto occultamente con male arti qoelche daono alle radici, perchè cada o perisca lentamente.

*Legno imbevuto* d'acqua. Bois comeucé.

*Legno di bella venuta a che si vuol lasciar crescere interamente.* Bois en défends ou de défends.

*Legno di poca età che per l' altezza sua si difende dal morso delle bestie.* Bois défensable.

*Legno di delitto.* Bois de délit. Quello che è rotto, abbattoto, trasportato senza permissione.

*Legno dolce o tenero.* Bois doux ou tendre. Quello che è grasso, non ha nocchj nè vene dure.

*Legno duro.* Bois dur. Quello che ha grossa vena, che viene nelle terre forti, ne' foodi sabbiosi, ai margini dei boschi.

*Legni di misura.* Ven. *di morello.* Bois d'échantillon. Sono legni che hanno le dimensioni ricercate nella costruzione.

*Legno riscaldato.* Bois échauffé. Quello nel quale si osservaoo delle tracce rosse o nere che aonnnziano un principio d' infracidameoto.

*Legno con fenditure dal centro alla circonferenza.* Bois cadrané.

*Legno di cui si tagliarono le cime e i rami.* Bois éhoupé, déshonoré.

*Legno che è tra il verde e il secco.* Bois d'entrée, ouvie ou coudie.

*Legno di molto albore.* Bois flache ou flacheux.

*Legno galleggiante.* Bois flottant.

*Legno fluitato.* Bois flotté. Legno trasportato io sattere per acque.

*Legno che è più grave specificamente dell'acqua.* Bois fondrier.

*Legno di ghiaje.* Bois de gravier ou demi-flotté. Legoo che restò sulle ghiaje, e quindi in acqua meno di quello che fu fluitato: o pure legoo che cresce nelle ghiaja o nei fondi pietrosi.

*Legno di gran venuta.* Bois de haut revenu. Quello che arriva a mezzo fusto a quaranta e sessaota aoni.

*Legno stiacciato.* Bois méplat. Quello che è più largo che grosso.

*Legno da doghe.* Bois merrain, d'enfonçure, a baril, a douvain, a pipes.

*Legno morto.* Bois mort. Quello che non ha più succhio, o che sia sol suo piede, o che sia stato abbattuto. Mort bois dicesi quel legoo che oaturalmeote non ha snochio, come il soghero, la ginestra, ecc.

*Legno di lavoro.* Bois d'ouvrage.

*Legno nero.* Bois noir. Quello degli alberi resinosi.

*Legno perduto.* Bois perdu. Quello che si lascia aodare colla corrente di piccoli fiumi, e che non hanno acqua bastante per sostenere barche o zattere.

*Legni tagliati prima dell'età di tre anni.* Bois en puel ou pueil ou peuil.

*Legno malfatto, bistorto, di cattivo venuto.* Bois rabougri. Bois raffaux.

*Legno difforme.* Bois rebours.

*Legno cimato, cui si tagliarono i rami superiori per qualche difetto, o per averlo di più bella venuta.* Bois récépé ou de récépage.

*Legno do fendere.* Bois de réfend ou de répents.

*Legno do affusti a da carrette di cannoni.* Bois de rémontage.

*Legno resinoso.* Bois résineux. Quello che abbonda di resina.

*Legno in decadenza.* Bois sur le retour. Si dice degli elberi vecchi e che cominciano a diminuire di prèzzo.

*Legno rossiccio.* Bois rouge. Che ha delle veoe rosse ed è soggetto a marcirsi.

*Legno i cui strati sono slegati.* Bois roulé. È quello oel quale gli strati fibrosi che si aggiungono ogni anno al tronco, oon fanno un corpo solo col fusto, ma restaoo disgiuoti.

*Legno sano e netto.* Bois sain et net. Quello che non ha escrescense nè oodi viziosi.

*Legno da segare.* Bois de sciage. Significa che si può segare in asse.

*Legno ceduo.* Bois taillis. Quello che si taglia prima che pervenga ad alto fusto.

*Legno vivo.* Bois vif. Tale è la quercia, il castagno, il faggio.

*Legne che cresce in altezza senza ingrossare.* Bois veule.

LEGNO, s. m. Si dice per indicare un bastimento in genere senza individuarne la specie.

*Legno quadro* si dice un bastimento da vele quadre.

LEGNUOLO, s. m. *Cordone.* Veo. *Nombolo.* Toron. *Strand of the rope.* È quel primo fascio di fila con le quali attorte si formano i cavi o canapi.

LENTIA, s. f. Trevire. *Parbuckle.* Meccanismo per calare o tirar su da una barca una botte. Si attacca il mezzo di una corda a un punto stabile. Si passano i due rami della stessa intorno alla botte, e alquanti uomini alando sopra essi, li fileggiano a poco a poco per farla ascendere o discendere (Fig. 354).

LETTERA (s. f.) *di marco.* Lettre de marque ou de représaille. *Letter of mark.* È il passaporto dell'armatore autorizzato dal suo sovrano a correre sopra i bastimenti nemici ed a predarli.

*Lettera di mare* o *patente.* Lettre de mer. Congé de batiment. *A ship pass* or *passport.* È la permissione o patente in iscritto data per autorità del sovrano per navigare e commerciare in mare.

LETTO (s. m.) *del bastimento.* La souille d'un vaisseau. *The bed of a ship.* È la buca che lascia un bastimento nel fango molle, dove posò per l'abbassamento del mare.

*Letto di una corrente.* Lit d'un courant. Il tratto in larghezza, nel quale una corrente del mare ha la maggiore velocità.

*Letto di un fiume.* Lit d'une rivière. *Bed of a river.* È il fondo dell'alveo del fiume. S'intenda per letto anche tutto l'alveo.

*Letto della marea.* Lit de marée. *Tideway.* È la direzione del corso della marea nel mare agitato e ondoso.

*Letto, occhio del vento.* Lit du vent. *The wind's eye.* La direzione del vento regnante.

*Letto del cannone.* Chevet. *Bolster of the gun.* È quel grosso e saldo pancone su cui posa la culatta del cannone.

*Letto del pagliuolo.* È quel suolo di stuoje, fascine e legni, che si fa per difesa delle mercanzie, gomone, ecc. dai danni dell'umidità della stiva.

*Letto.* Berceau ou ber. *Cradle.* L'invasatura che si fa ai vascelli per vararli. V. *Varare.*

*Letti fissi nel vascello.* Cajutes. Camagoes. *Sea-bed frames.* Sono quelli che restano stabiliti e fermati al corpo del vascello.

LEVA (s. f.) *di marinaj.* Levée de matelots. *Raising of seamen.* È la raccolta che si fa per servizio dello stato e per gli armamenti dei vascelli di un numero d'uomini atti a servire come marinaj sulle navi o come operaj negli arsenali di marina.

*Leva forzata.* Presse. *Press.* È il caso di raccogliere con la forza gli uomini per servire sopra i vascelli. I marinaj volontarj hanno delle distinzioni sopra i marinaj forzati.

*Leva. Partenza.* Si dice *tiro di leva* (Coup de partance) il tiro di cannone all'atto di partire, e *giorno di leva* (Jour de départ).

*Parrocchetto di leva.* È la vela di parrocchetto che si spiega quando si vuol salpare e partire.

*Mare di leva.* V. *Levata.*

LEVA, s. f. Levier. *Lever.* Una delle macchine semplici consistente in un lungo ferro o legno che si appoggia ad un punto fisso, mentre ad un altro punto si applica una potenza per vincere una resistenza posta in un terzo punto. Quindi si hanno tre combinazioni diverse di leve, secondo che il punto d'appoggio è tra la potenza e la resistenza; o la resistenza è tra il punto di appoggio e la potenza; o la potenza è tra il punto d'appoggio e la resistenza.

LEVANTE, s. m. Levant. *The East.* Il luogo dove sorge il sole. Il vento che spira da questo punto nel Mediterraneo si dice *vento di Levante.*

*Levante* (Levant. *The turkish countries*) significa pure i paesi marittimi della Turchia.

*Scala di Levante.* Echelle de Levant. *The sea-ports and towns in the Levant.* I porti del Levante.

*Dipartimento di Levante.* In Francia si chiamano i dipartimenti di Tolone, il Mediterraneo e il mare di Levante.

LEVANTINI, s. m. pl. Levantains. Diconsi i popoli del Levante; ma ne' porti dell'Oceano diconsi Levantini i marinaj provenzali: e questi chiamano Ponentini i marinaj dei porti dell'Oceano.

LEVARE (v. a.) *l'ancora. Salpare.* Lever l'ancre. *To weigh the anchor. To weigh.* È l'atto di ritirare l'ancora dal fondo del mare, quando si vuol far vela e partire.

I grappini e le ancore leggiere de' piccoli bastimenti, come lance, scialuppe, ecc., si levano alando a forza di braccia sul gherlino o

gomonetta a cui sono annessi, avendosi solamente a lato della ruota di prua sul davanti del bastimento una girella mobile per facilitare il movimento del gherlino.

Le galere e mezze galere, ed altri bastimenti di questa specie nel Mediterraneo impiegano lo stesso mezzo, ancorchè abbiano delle ancore molto più pesanti, poichè nei bastimenti di questa sorta, e che sono forniti di molti remi, vi è molta gente. Questa maniera di levar l'ancora si chiama *salpare l'ancora* (SERPER L'ANCRE).

Ne' bastimenti mercantili di mezzana grandezza si leva l'ancora coll' ajuto dell' argano o d'un arganello, sul quale si fa che la gomona faccia più volte o giri: ma siccome le gomone de' bastimenti maggiori sono troppo grosse e poco pieghevoli, per potersi adattare all' argano, il fuso del quale girerebbe dentro delle volte delle gomone senza fare l' effetto di tirarle; così in quelli si adopera un cavo chiamato *viradore* (TOURNEVIRE. Ven. *Cao piano*), minore della gomona per metà, il quale per conseguenza essendo più pieghevole, s' avvolge all' argano con tre o quattro giri, e serve per tirar dentro la gomona, come si spiegherà alla voce *Viradore*.

La gomona entrando nella nave, è introdotta successivamente nella fossa delle gomone dove si adaglia, e si continua a levar l'ancora nello stesso modo sino a tanto che comparisca fuori d' acqua: allora essa si cappona, si mette alla grua e si attraversa.

*Levare l' ancora seconda di posta.* LEVER L'ANCRE D'AFFOURCHE. *To HOIST THE SMALL BOWER ANCHOR.* Quando il bastimento è ancorato con due ancore, questa frase significa levar l' ancora dalla sinistra, la quale d' ordinario è la seconda, e ciò o dopo di aver cominciato col levare l' altra quando si vuol mettere alla vela, o quando si vuol levare la seconda per restare su d'un solo ferro. Se ciò si fa coll' argano, si dice *levar l'ancora con la nave* (LEVER L'ANCRE AVEC LE NAVIRE), e in questo caso si vira sulla gomona sinchè essa sia a picco, e che finalmente l' ancora si distacchi dal fondo; altrimenti si va a levarla con la barca.

*Levarsi dalla posta* è quando si salpa il ferro, e i bastimenti partono dal luogo ove erano.

*Levar l' ancora con la barca.* LEVER L'ANCRE AVEC LA CHALOUPE. *To WEIGH THE ANCHOR WITH THE LONG-BOAT.* È tirarla dal fondo, andando con la barca verso il gavitello. Se ne prende la grippia che si passa sull' arganello della stessa barca, ed incocciando con la grippia un piccolo paranco, si strascina sul fondo l'ancora, alando con forza sulla vetta del paranco; e finalmente quando l' ancora lascia il fonda e si avvicina alla puppa della barca, si porta alla prua della nave, dove si cappona e si mette al suo posto.

*Levar l' ancora pei capelli.* LEVER L'ANCRE PAR LES CHEVEUX. *To WEIGH THE ANCHOR BY THE HAIR.* È levar l'ancora con la barca, facendo passare per le mani la gomona, cioè, mettendola sul pescante sina che sia a picco, ed allora distaccandola a forza dal fondo. Questa maniera è più penosa, e non si adopera se non che quando la grippia sia rotta, e che non si può andare con la nave sino al luogo dove è l' ancora, per mancanza di fondo.

*Levare la caccia.* LEVER LA CHASSE. *To LEAVE OFF THE CHACE, TO LEAVE OFF CHACING.* È cessare d' inseguire o di dare la caccia in mare ad una nave.

*Levare i remi.* LEVER LES RAMES. *To UNSHIP THE OARS OR TO CEASE ROWING.* Cessare dal vogare.

*Leva remo.* LÈVE-RAME. Comando ai rematori d'una lancia o d'una scialuppa di cessar di vogare, elevando tutti i remi ed appoggiandosi sul loro manico, senza che la pala tocchi l' acqua.

*Levare l'orza. Largare l' orza.* LEVER LE LOF. LARGUER LE LOF. *To HAUL UP THE WEATHER CLUE OF A SAIL.* Mollare le mure d'una vela, quando il bastimento vira di bordo ed è sopra vento, per iscaricare le vele più facilmente.

*Levare l'ancora per la grippia.* LEVER L'ANCRE PAR L'ORIN. *To WEIGH THE ANCHOR BY MEANS OF THE BUOY-ROPE.*

*Levare le volte della gomona.* SE DÉFAIRE DES TOURS DE CABLE. *To KEEP A CLEAR OR OPEN HAUSE.*

*Levare delle stelle.* LE LEVER DES ASTRES. *THE RISING OF THE STARS.*

*Levare, per alzare un peso.* LEVER. *To WEIGH; TO BEAR UP.*

*Levar le coeghe o l' alburno dai legni.* ENLEVER LES DOSSES OU DOSSES-FLACHES. *To TAKE OFF THE FLABS.*

*Levare la costiera.* LEVER LES TERRES. *To SURVEY THE COASTS.* Prender le coste in disegno.

*Levar volta ai cavi* vuol dire sciogliere i cavi.

LEVARSI, v. r. *Alzarsi.* S'ELEVER. *To rise.* *Bastimento che si leva, che si accosto all'origine del vento.* VAISSEAU QUI S'ÉLÈVE DANS LE VENT. *A ship which gets fast to windward.* Un bastimeoto che fa un eammino rapido andando stretto al veuto, e si avvicina all'origine del vento eorrendo dei bordi.

*Bastimento che si eleva, che guadagna in latitudine.* VAISSEAU QUI S'ÉLÈVE EN LATITUDE. *A ship which gains fast latitudinally.* Quando la sua rotta lo allontana dall'equatore, e lo porta ad una maggiore o più elevata latitudine.

*Bastimento che si leva sull' onda.* VAISSEAU QUI S'ÉLÈVE SUR LA LAME. *A vessel which rises easily upon the sea.* Quando in mare grosso esso non s'immerge molto e non è oppresso dall' onde, ma le attraversa e le supera facilmonte.

LEVATA, s. f. LEVÉE. *Swell of the sea.* *Vi è della levato.* IL Y A DE LA LEVÉE. *There is a swell.* Si dice quando la superficie del mare non si mantiene piana e liscia, ma si solleva eon un moto leoto, il quale sussiste e dura d'ordinario dopo ehe fu agitato precedentemente da oode forti.

*Coste di levata.* *Once. Quinti.* COUPLES DE LEVÉE. *The frames of a ship, understood only of those which are designed on the shipwright's plan and moulded.* Le coste che s'impostano sulla ehiglia a eerte distanze, e servono, mediante le forme o maestre, a stabilire la figura delle coste intermedie. V. *Costo. Costruzione.*

LEVENTI, s. m. pl. Sono uomini sazgaei, accorti e atti a tutti i servigi, ma più tristi che buoni. Talvolta s'indieaoo con questo nome, nomini atti a corseggiare.

LEZZINO, s. m. *Spago sforzino.* LUZIN. *Housing or house-line.* Minuta cordicella fatta di due fili torti, della eircooferenza di due linee e mezzo a tre, e di nuovo torti iosieme: servono per varie pieeole legature.

*Lezzino bianco.* LUZIN BLANC. *White or untarred house-line.*

*Lezzino nero.* LUZIN NOIR ou GOUDRONNÉ. *Tarred or black house-line.*

LIBANO, s. f. SPARTON. Tormine del Mediterraneo, tratto per il francese dallo spagnuolo (*esparto*). Cordame di ginestra di Spagna e d'Africa, l' uso del quale è assai buono ed è frequeote ne' bastimenti mercantili del Mediterraneo, particolarmente ne' pinchi spagnuoli e napoletaoi.

*Libanella.* Pieeola fune d'erba, minore del libaoo, per servizio delle navi e per la pesca.

LIBARE, v. a. Gettare in mare le robe che sono nel naviglio per alleggerirlo nella fortune. È voce famiIiare ai marini veoeti. Si dice anche *libare*, quaudo si scarica in parte il bastimento, per passare sopra bassi foodi.

*Libare l' artiglieria*, cioè scaricarne una parte. V. *Alibare.*

*Libi.* Bastimenti per libare. *Alibi.* V. *Alleggio.*

*Libi.* Per iscarichi di bastimenti effettuati.

LIBECCIO, s. m. *Garbino.* GARBIN. LABECHE. LEBECHE. *Libeccio; the south-west wind in the Mediterranean navigation.* Nome che si dà nel Mediterraneo al vento di Sud Ovest.

*Ponente libeccio.* *Ovest Sud Ovest.* PONENT et LABECHE. *West-south-west.* Vento tra poneote e libeccio.

LIBRO (s. m.) *de' segnali.* LIVRE DES SIGNAUX. *A book containing the signals.* È un libro nel quale sone descritti tutti i segnali per la pronta intelligenza tra la nave comandante e le altre. V. *Segnali.*

*Libro del loche.* LIVRE DU LOCH. CAZERNET ou CARNET. *Log-book.* È un quaderno nel quale si nota, come nella tavola del loche, ogni osservazione riguardante la rotta, il vento, la deriva, la variaziona dell'ago magoetieo ecc.

LIBURNA, s. f. LIBURNE. Specie di bastimento inventato dai Liburni, i quali se ne servivano per iscorrere alle isola del mare Jonio. I Romani n' ebbero molte. *Suida* dice che le liburne servivaoo molto in guerra per le piraterie, a motivo ehe erano eecellenti veliere. La flotta d'*Ottavio* ne aveva gran numero, e gli furono utilissime nella battaglia d'Azio. *Vegezio* pretendo che ve ne fossero di varie grandezze, da uno sino a cinque uomini per remo; ma in fatto s'ignora quala sorta di bastimento fossero le liburne; si sa solamente che aodavano a vela e a remi, e che erano bastimeoti leggieri.

LIMA, s. f. LIME. *File.* Istromeoto noto di ferrajo.

LIMBELLO, s. m. Ven. Asse unite a *limbello* si dicono quelle, un orlo dolle quali ha una seanalatura nella sua grossezza, che rieeve una linguetta sporgente dall'orlo dell'altra. È sinooimo di ealettatura a sguscio e a bastone. V. *Incorsatojo.*

LINEA, s. f. LIGNE. *Line.* Nell'evoluzione navale significa la maniera in cui è disposta d'ordinario un'armata per combattere. Chiamansi navi di linea quelle a tre ponti e quelle che hanno due batterie, cominciando

da quelle di cinquanta cannoni o più, poichè questa soltanto si dispongono in linea per combattere; anzi da lungo tempo i Francesi, gl' Inglesi e gli Spagnuoli non mettono più in linea le navi di cinquanta cannoni.

*Linea di presso al vento.* Ligne de plus près. *The line close-hauled.*

*Linea di orza raso* è la linea che segue la direzione d'una delle rotte che sono più presso al vento, cioè quella che tengono tutte le navi che si susseguono l'una l'altra, facendo rotta strette al vento. Si distingue *la linea di più presso a destra* (Ligne de plus près tribord. *The line close-hauled starboard*) che è quella in cui le navi avendo il vento a mano destra, sono orientate con le mure dallo stesso lato a destra: *la linea di più presso a sinistra* (La ligne de plus près basbord. *The line close-hauled larboard*), nella quale le navi hanno il vento a sinistra, ed anche le mure. Per esempio, se il vento è dal Nord, la linea di più presso a destra si dirige dall'Est Sud Est all'Ovest Nord Ovest; e la linea di più presso a sinistra si dirige dall' Ovest Sud Ovest all' Est Nord Est.

*Linea di battaglia.* Ligne de combat. *Line of battle.* È la disposizione delle navi di una squadra o armata navale su d'una stessa linea, per combattere il nemico. Questa linea d'ordinario è quella del più presso, perchè in questo momento è essenziale di mantenersi al vento, o per guadagnare il sopravvento al nemico o per conservare questo vantaggio se si ha, o finalmente per poggiare, se le circostanze del combattimento lo richiedono.

*Mettersi in linea.* Se mettre en ligne. Dicesi della navi che si dispongono in una sola linea, o di una nave sola che venga ad unirsi ad una linea già formata.

*Uscire dalla linea.* Sortir de la ligne. Si dice d'una nave, la quale maltrattata e privata de' suoi guernimenti nella battaglia, abbandona la linea per raddobbarsi e ripararsi, difesa e coperta dalle altre navi.

*Serrare la linea.* Serrer la ligne. *To close or contract the line of battle.* Si dice quando le navi che sono disposte in linea, si ravvicinano le une alle altre.

*Tagliare la linea dell' inimico.* Couper la ligne de l'ennemi. *To break the line.* È attraversare la linea dell' armata nemica, separandone una parte dall'altra, sicchè non possano sostenersi scambievolmente.

*Linea.* Ligne. *Line.* Si dice in fatto di costruzione navale.

*Linee d' acqua.* Lignes d'eau. *Water-lines.* *Linee di bagna asciugo.* Sono linee descritte sopra i piani orizzontali che contornano la carena, ad eguali distanze tra di loro, e dividono la nave in altrettanti strati orizzontali, cominciando dalla linea della nave in carico, che è la più alta di queste linee e che racchiude una maggior superficie.

S'intende facilmente che quando una nave ha il suo intero carico, e si trova in un'acqua quiata, la superficie dell'acqua segna tutto all'intorno della bordatura della carena una linea curva, la quale termina nelle ruote di prua a di poppa dall'una e dall' altra parte delle stesse, che se si alleggerisse la nave, sicchè si sollevasse dall' acqua per due piedi, l'acqua vi segnerebbe una linea della stessa specie sotto la prima, ma meno gonfia a motivo de' fondi che si ristringono. Se si supponga la nave sollevata sopra l'acqua o successivamente alleggarita di due piedi in due piedi, si otterrà con ciò un numero di linee d'acqua, la quali nel piano d'elevazione sono rette e parallele tra di loro, ma nel piano orizzontale hanno curvature diverse.

Queste linee d'acqua servono ai costruttori per calcolare le capacità delle navi, ed il volume d' acqua che si caccia fuori del suo luogo per l'immersione delle stesse.

*Linea d' acqua in carico o linea di galleggiamento.* Ligne d'eau en charge ou ligne de flottaison. *The load water-line.*

*Linea di scandoglio. Funicella di scandaglio.* Ligne de sonde. *Lead-line.*

*Linea al più presso. Linea di orza raso.* Ligne de plus près. *Line close hauled.*

*Linea.* Ligne équinoxiale. *Line.* È la linea sulla superficie del globo che corrisponda all'*equatore*, cioè al cerchio massimo della sfera celeste che divide il globo in due emisferi, uno settentrionale, l' altro meridionale, dal quale si cominciano a numerare i gradi di latitudine.

*Linea di carpentiere.* Ligne de charpentier. *Carpenter's line.*

LINGUA (s. f.) *di terra.* È ogni piccolo tratto o altura di terra che si prolunga in mare e termina in una stretta punta.

LINGUETTA, s. f. Languette. *Wrock.* I carpentieri delle navi danno questo nome a dei cooj di legno sottili, larghi a piatti che formano un angolo acutissimo: servono a varj usi nell'attrazzare le navi, o particolarmente nell'operazione di vararle.

*Linguetta,* strumento di ferro con manico lungo per nettare la trombe.

LIONE, s. m. Lion. *Lion*. Ornamento che quasi tutte le nazioni mettono allo sperone de' bastimenti.

*Lione* forse per corruzione da liен è anche il nome di un pezzo di legno che serve di legamento, e fa lo stesso ufficio de' bracciuoli, per legare i puntali di stiva col ponte (Fig. 225 o).

Onde *fossa de' lioni* (Fosse a lions) forse in origine Fosse a liens.

LISCA, s. f. Chenevotte. *Bullen*. È quella materia legnosa che cade dal lino e dalla canapa quando si maciulla, si pettina e si scotola.

LISTA, s. f. Liste. Role. Catalogue. *List, roll* or *catalogue*. È uno scritto nel quale sono notati in serie tutti i capi che debbono servire per un dato lavoro, o quelli che debbono serbarsi per qualunque fine.

*Lista* o *listro*. *Striscia*. Bande. Liste. *A band* or *fillet*. È un lungo pezzo di checchessia, stretto assai in comparazione della sua lunghezza.

*Lista*. *Maestra*. *Forma*. Lisse. *Ribband*. V. *Forma*.

*Lista di guardia*. Rolle de quart. *Watch bill*. Così chiamasi la lista degli ufficiali che debbono fare il quarto.

LISTONE, s. m. L' avanzo in larghezza che si fa nelle tavole nell' atto di lavorarle.

LITTORALE, add. Maritime, qui est sur le bord de la mer. *Maritime, near* or *bordering on the sea*.

*Moto littorale e radente*. Mouvement au long des cotes de la mer. *The motion along the coasts*.

LIVARDA, s. f. Livarde. *Rubber*. Termine di corderia. Corda di stoppa, intorno alla quale si avvolge il filo per renderlo più eguale e più arrendevole.

*Livarda*. *Tarchia*. Livarde. *Sprit of a shoulder-of-mutton sail*. V. *Balestone*.

LOCHE, s. m. *Barchetta*. Loc. *Log*. Istromento che serve ai piloti per misurare il cammino o la velocità d'un bastimento. Il loche *r* (Fig. 230, 231) è un pezzo di legno piatto che si chiama *la barchetta* (Le bateau), ancorchè sia della figura d' un quarto di cerchio, grosso un quarto di pollice, alto da cinque in sei pollici dalla circonferenza sino al vertice dell' angolo opposto. Sulla sua parte circolare è fermata una piccola fascia di piombo, di modo che, posto in acqua, s' immerge per due terzi della sua larghezza e si mantiene verticale. Si attacca al loche nei suoi due angoli una funicella, i cui due rami più bassi sono fissi, e la funicella all' angolo più alto è tenuta ferma con una cavicchia di legno. All' unione di queste tre cordicelle è fermata la *trecciuola* o *sagola b*, *b* del loche, che è divisa con i nodi *d*, *d*, *d*, la distanza de' quali ha ad un miglio o ad un terzo di lega marina la stessa proporzione che ha un mezzo minuto, che è il tempo che l' ampolletta impiega a votarsi al tempo d' un' ora. Queste divisioni sono marcate da funicelle avvolte alla trecciuola. La prima è segnata con un nodo, la seconda due nodi, la terza tre. Questi nodi non cominciano che ad una certa distanza dal loche, come di dodici o quindici braccia, la quale basta per cominciare a contare quando la barchetta è fuori della scia. Questo principio è segnato da un piccolo pezzo di panno rosso *c*. La trecciuola si avvolge ad un tamburo *a a* chiamato il *mulinello del loche* (Tour de loc. *Reel of the log*); se ne fa uso nel modo seguente. Un uomo tiene il mulinello, e pianta la punta dell' asse sul bordo del bastimento. Un altro tiene l' ampolletta od orologio a sabbia di mezzo minuto. Un piloto getta la barchetta dalla poppa e lascia filare la trecciuola, la quale dee scorrere liberamente senza resistenza e restare tesa, e misura per approssimazione la velocità dal numero de' nodi trascorsi, giacchè la barchetta per la sua figura e per la sua posizione verticale è come se fosse ferma sul mare. Terminato il corso del mezzo minuto, si rivolta l' orologio. Questa misura è ben lungi dall' essere esatta a motivo delle correnti che turbano la posizione della barchetta. Dà però il modo più semplice e più spedito, e sulla misura da questo risultanto i piloti fanno delle correzioni.

*Tavola del loche*. Table du loc. *Log-board*. È una tavola divisa a colonne, nella prima delle quali sono notate le ore, nella seconda i nodi e mezzi nodi osservati; le altre servono a notarvi la rotta, il vento, la deriva, la variazione, il tempo, lo stato del mare che s' incontrò. Da questa tavola si forma il libro, dove sono notate più chiaramente tutte queste osservazioni, che chiamasi il *libro del loche* (Le livre du loc. *Log-book*).

*Trecciuola del loc*. Ven. *Sagola di loche*. Ligne de loc. *Log-line*. È la cordicella che serve ad attaccare il loche.

*Gettare il loche*. Jeter le loc. *To heave the log*.

LOCATIERE, s. m. *Piloto di porto*. Pilote. Lamaneur. *A harbour* or *river pilot*. Si

nominano così i piloti che si prendono sopra i bastimenti per guida nell'entrare e nell'uscire dai porti, onde schivare le secche, i banchi o altri pericoli, passare per lo foci navigabili dei porti stessi o dei fiumi, o per indicar loro i migliori sorgitori. Questi piloti sono ammessi all'esercizio di tale impiego dopo che sono stati approvati nell'esame che loro si fa da due piloti locatieri e da due capitani di vascello sulla manovra, sulla costruzione, sullo stabilimento delle maree nei porti, sulla qualità dei fondi, sul modo di scandagliarli, sull'andamento e sulla forza delle correnti, e sulle circostanze che rendono difficile l'ingresso o l'uscita dei bastimenti dai porti. I piloti locatieri debbono tenere sempre pronta ed in istato di servire una barca a remi, onde recarsi ai bastimenti in mare tosto che ne siano avvertiti dai segnali.

*Piloto di costa.* PILOTE COTIER. *A COASTING PILOT.* E quegli che è specialmente pratico delle coste, lungo le quali si fa la navigazione. V. *Piloto.*

*Piloto d'alturo.* V. *Altura.*

LOGAR *lingua.* Frase veneziana marinaresca per significare *far silenzio.*

LONGITUDINE, s. f. LONGITUDE. *LONGITUDE.* E la distanza di un punto sulla superficie del mare o della terra, o sia del meridiano sotto il quale si trova quel punto, dal meridiano di convenzione, misurata con i gradi e minuti dell'equatore. Quindi si dice longitudine di partenza, di un porto, di arrivo; longitudine di stima, di osservazione, corretta; correre in longitudine, essere in tale longitudine, osservare, calcolare la longitudine. Il meridiano di convenzione o primo meridiano è diverso appresso varie nazioni. Nel 1634 i Francesi ebbero l'ordine di prendere per primo meridiano quello che passa per l'Isola del Ferro, che è la più occidentale delle Canarie: di là cominciando dallo zero si numerano 360 gradi andando verso l'Est. Da qualche tempo, prendono per primo meridiano quello che passa per l'osservatorio di Parigi, e numerano 180° di longitudine occidentale, ed altrettanti di longitudine orientale. Gl'Inglesi prendono per primo meridiano quello che passa per l'osservatorio di Greenwich, il quale è alla distanza di 2° 19' occidentale dal meridiano dell'osservatorio di Parigi. Gli Olandesi stabilirono il primo meridiano al monte Picco di Teneriffa. E indifferente lo stabilire il primo meridiano in un luogo o in un altro, bastando saperne le distanze: sarebbe però più comodo se per tutte le nazioni e in tutte le carte fosse lo stesso. In vece di esprimere le differenze di longitudine per parti o gradi dell'equatore, si possono esprimere per parti di tempo, cioè per ore o parti d'ora. Perciocchè il tempo che passa dal trovarsi il sole in due meridiani diversi è proporzionale all'arco dell'equatore compreso tra i detti due meridiani. Quindi poichè il tempo e le ore si numerano dal trovarsi il sole al meridiano, cioè dal mezzodì, se è nota l'ora, che in quell'istante si numera nell'altro meridiano, dalla differenza di queste ore si ha la differenza della longitudine, da che ogni ora corrisponde a 15 gradi dell'equatore, e ogni minuto a 15 minuti del grado dello stesso equatore. Se l'ora numerata nell'altro meridiano è pomeridiana, la differenza di longitudine del luogo dell'osservazione è occidentale; o orientale, se è antemeridiana. Alcuni fenomeni celesti osservati in terra ed in mare mostrano mediante l'ora in cui si osservano la differenza di longitudine. Ma tali fenomeni, come sono gli ecclissi del sole, della luna, dei satelliti di Giove, o non sempre si possono osservare, o non sono così frequenti. Quindi è che si è rivolta l'industria a due mezzi, uno dei quali è l'invenzione degli orologi o mostre marine, l'altro è quello dei movimenti lunari. Gli orologi marini costruiti con artifizio che rende equabile il loro movimento, avuto riguardo e tenuto conto del tempo medio, cioè delle disuguaglianze del corso apparente del sole, dimostrano le diverse ore del mezzodì osservato in mare dal mezzodì di un dato luogo, e quindi la differenza della longitudine, bastando notare l'ora al momento della partenza dal dato luogo. L'altro mezzo si ha dalla costruzione delle tavole lunari, dove sono notate le distanze apparenti della luna dal sole o da una stella a date ore, per confrontarle con simili osservazioni fatte in mare. La differenza delle ore dà la differenza delle longitudini. I metodi che conviene tenere per valersi di questi mezzi, sono descritti nei trattati d'Idrografia.

LORA. V. *Lunghezza.*

LOSCA, s. f. Ven. *Fogonadura del timon.* LOUVE. *OPENING OF THE HOLE IN THE COUNTER-PARTNER OF THE RUDDER.* E l'apertura nel forno di poppa, per la quale passa la testata del timone.

LOSSODROMIA, s. f. LOXODROMIE. *Loxodromy.* È il corso obbliquo di un bastimento spinto dallo stesso rombo di vento, che taglia ad angoli eguali e non retti tutti i meridiani.

LOSSODROMICA, add. *Linea.* LIGNE LOXODROMIQUE. *Loxodromical line.* È la linea curva che descrive un bastimento sulla superficie del globo, tagliando obbliquamente ad angolo costante e non retto tutti i meridiani. Tale è la linea che è descritta dal bastimento, il quale nella sua rotta tiene la chiglia nello stesso rombo di vento. Quando il bastimento seguendo la stessa aria o rombo di vento passa da un meridiano ad un altro, l'ago magnetico ( prescindendo dalla variazione ) non si mantiene parallelo alla direzione primiera, ma si dispone nel nuovo meridiano, la cui posizione è convergente al primo verso il polo, e perciò la linea descritta dal bastimento si piega sempre allo stesso angolo con ogni meridiano, e in conseguenza descrive una spirale che gira intorno al globo accostandosi all'infinito al polo. Il bastimento non descrive circoli intorno al globo se non quando segue la direzione de' quattro rombi cardinali, o quando percorre qualche parallelo di latitudine; e la linea descritta in questi casi si dice *Ortodromica.*

LUGRE, s. m. LOUGRE. *Lugger.* Specie di bastimento che serve in guerra, e per la variazione che ammette nelle sue vele riesce veloce. Pesca più profondamente a poppa di quello che a prua. Ha due alberi, ciascuno de' quali porta una vela bassa triangolare, una vela di gabbia e una di pappafico. Ha un bompresso ben luogo, e poco elevato sopra l'orizzontale, con molti flocchi. È armato di alquanti cannoni e di poca gente. Serve di *avviso*, essendo per l'ordinario leggiero e veloce alla marcia, e tenendosi bene al sopravvento. La figura 261 ne rappresenta uno che ha le vele orientate pel vento in poppa.

LUMERE ( Voc. Nap. ) diconsi i pezzi che formano la parte della poppa dal dragante in fuori.

LUMIERA ( s. f. ) *di un cannone.* LUMIÈRE D'UN CANON. *Vent.* È l'apertura per cui si dà fuoco alla carica del cannone. V. *Focone.*

*Lumiera di una tromba.* LUMIÈRE D'UNE POMPE. È un buco nell'alto della parete di una tromba pel quale esce l'acqua sollevata dall'azione dello stantuffo.

*Lumière.* ANGUILLERS. *Limber holes.* Buchi o incanalature aperte a traverso delle matere o piane nel fondo del bastimento, acciocchè l'acqua che ivi si aduna possa scorrere sino al pozzo delle trombe.

LUNGHEZZA ( s. f. ) *del vascello.* Ven. *Lora.* LONGUEUR DU VAISSEAU. *Length of the ship.* È la distanza in linea retta tra il punto dove cade la perpendicolare abbassata dalla ruota di poppa, e il punto dove cade la perpendicolare abbassata dalla ruota di prua, dall'infuori all'infuori di dette ruote, alla altezza del primo ponte.

*Lunghezza della chiglia sopra terra.* LONGUEUR DE LA QUILLE PORTANTE SUR TERRE. *The length of the keel upon a right line.* Questa lunghezza è minore della lunghezza del vascello, di quanto porta lo slancio della ruota di prua e l'inclinazione della ruota di poppa.

*Lunghezza di gomona.* LONGUEUR DE CABLE OU ENCABLURE. *A cable's length.* È la misura di cento tese o 120 passi. I marini si servono di questa voce per indicare la distanza tra' bastimenti, o tra questi e la terra, dicendo che sono lontani una o due, o più gomone.

*Lunghezza di una vela.* Ven. *Tombada di una vela.* CHUTE D'UNE VOILE. *Drop of a sail.* È la misura del lato o margine discendente di una vela.

*Lunghezza e larghezza di una bandiera. Il battente e ghindante d'una bandiera.* LE BATTANT ET LE GUINDANT D'UN PAVILLON. *The fly and hoist of a flag.* Con la prima voce s'indica il lato che sventola, coll'altra il lato che è avvolto all'asta della bandiera.

LUOGO ( s. m. ) *di lavoro. Officina.* ATELIER. *A shed, house or open place.* Si dice del luogo negli arsenali destinato a ciascun lavoro, come da' fabbri, remieri, armajuoli, bozzellaj, ecc. chiusi e coperti, o scoperti.

*Luogo degli ammalati e feriti.* POSTE POUR LES MALADES ET BLESSÉS. *The cock-pit.* Questo luogo suol essere nel falso ponte.

LUOGOTENENTE ( s. m. ) *di vascello.* LIEUTENANT DE VAISSEAU. *Lieutenant of a ship of war.* Grado di uffiziale il cui dovere è di dirigere con gli altri uffiziali e sotto gli ordini del capitano la difesa del vascello.

*Luogotenente di porto.* LIEUTENANT DE PORT. Uffiziale che fa le veci del capitano in porto, nella mancanza di questo.

*Primo luogotenente.* LIEUTENANT EN PIED OU LIEUTENANT CHARGÉ DU DÉTAIL. *First lieutenant master ship.* Questo luogotenente è incaricato di tutto il dettaglio relativo all'armamento sotto gli ordini del

capitano. Deve attendere allo stivaggio, alla disposizione degli effetti e delle munizioni, a quella de' posti e degli alloggi. Tiene il ruolo dell'equipaggio, ne fa la rivista, distribuisce il lavoro, fa il ruolo delle guardie o quarti ecc.

## M

MACCHERIA, s. f. BONACC. CALME PLAT. *A flat calm or dead calm.* Si dice quando il cielo è nuvoloso, e il mare è tranquillo e spianato. V. *Calma.*

MACCHERONI, s. f. pl. Pezzi lunghi circa un palmo, che sono situati in giro ad una certa distanza fra di loro nel bordo dei bastimenti da remo, e servono per sostenere le falche le quali si mettono tra l' uno e l' altro, e impediscono in tempo di maretta che l' acqua non entri dalla parte di sottovento.

MACCHINA, s. f. *Macchina da inalberare le navi.* MACHINE A MATER. *Sheers; a hulk with sheers for masting of ships.* Armatura, castello di legname fatto sul murato di una riva in un porto, per sollevare e abbassare gli alberi maggiori d' una nave, sia per collocarli nelle loro gola quando si vuol armarla, sia per levarli quando si vuol disarmarle.

Questa macchina (Fig. 267) consiste in due alberi ben alti, o bighe affrontate alla sommità loro ad angolo acuto, fortemente congiunte insieme con traverse o chiavi che le legano l' una all' altra di tratto in tratto nella loro lunghezza. Si piantano queste bighe nel muramento della riva in modo che siano molto inclinate verso il mare, sicchè la loro cima corrisponda verticalmente al mezzo della larghezza della nave che si debbe inalberare, e che si conduce vicina e lungo la riva. L' altezza di queste bighe ne' porti di marina dello stato è di cento trentadue piedi o all' incirca, ed il loro sporgimento sul mare è di ventiquattro piedi. Le due bighe principali sono ritenute all' indietro e rassicurate da uno o due alberi situati obbliquamente come contrafforti, i quali si affrontano al mezzo delle chiavi o traverse, e sono anch' essi contenuti da altre chiavi e traverse. Inoltre si stabiliscono ai lati e dietro della macchina varie sartie, altre incocciate nelle testate delle bighe, altra a varj punti tra la testate e i due terzi della loro altezza, le quali si tesano a delle bigotte ferrate e fermate al muramento che circonda la macchina. Tutto questo riguarda la stabilità della macchina.

Quanto al meccanismo, questo consiste in parecchi grossi paranchi e caliorne incocciate alla testata delle bighe, in molti raggi di metallo situati in un grosso ceppo di legno o testa di moro, il quale unisce insieme la cima de' due alberi e serve loro di cappelletto. Le caliorne e le vette che passano pei varj raggi, si manovrano da terra; altre con un tamburo o specie d'argano orizzontale portato a certa elevazione sopra due stanti di legname perpendicolari dietro alle bighe (il qual tamburo si gira per mezzo di due grandi ruote le quali si muovono per l' azione d' uomini che calcano dentro di esse): le altre vette e funi più piccole si manovrano con degli argani situati a destra ed a sinistra delle dette ruote.

S' incocciano molte di queste caliorne e paranchi sull' albero che si vuol mettere a posto, e girando le ruote e gli argani si solleva il medesimo ad un' altezza sufficiente; dopo di che, avendolo condotto verticalmente sopra la sua mastra nella nave, si lascia discendere a bell' agio, sino a tanto che posi sulla scassa nel fondo della nave.

Si costruiscono intorno alla macchina varie tettoje le quali servono, altre come magazzini per la corda, taglie ed ordigni necessarj, altre per alloggiarvi dei guardiani.

Vi sono diverse maniere di costruire le macchine da inalberare, ch' è inutile di descrivere perchè ritornano presso a poco allo stesso, e le differenze non sono essenziali. Ne' porti di marea si piantano stabilmente sopra riva murate ben alte, superiori al livello delle maggiori maree.

In quella di Brest si è ingegnosamente disposto che il selciato della riva sia inclinato verso il mare, sicchè non è necessario di dare alle bighe una grande inclinazione, onde la loro sommità corrisponda verticalmente al mezzo della nave avvicinata alla riva.

La macchina che ha la preferenza sopra tutte le altre degli arsenali d' Europa, è quella di Copenaguen, posta sopra una torre. Le bighe ivi sono cortissime, e l' unione de' pezzi pochissimo complicata. Essa è solida, e il suo mantenimento è di poco costo; laddove quando tutto il castello della macchina è di alberi come in quello di Francia, se il legname si guasta o almeno dà qualche indizio che sia per guastarsi,

bisogna rimpiazzarlo per intero, lo che cagiona molto dispendio o in legname o nel lavoro considerabile, per rimettere questa macchina enorme al suo luogo e in istato di servirsene.

Veggonsi a Rochefort e negli arsenali di marina d' Inghilterra delle *macchine da inalberare galleggianti* ( MACHINES A MATER FLOTTANTES. *SHEER—HULK VESSELS FITTED WITH SHEERS* ). Queste sono puntoni o vecchi carcami di navi, rase sino al primo ponte. I piedi delle bighe posano sul margine del puntone, e la loro testata è legata con quella dell' albero piantato nel mezzo dello stesso puntone, ed assicurato con varj pezzi obbliqui che gli servono di contrafforti. Hanno poi delle caliorne e dei paranchi che si manovrano col mezzo di varj argani stabiliti sopra il puntone.

MACCHINA *da scavare. Cavafango.* MACHINE A CREUSER. PONTON A CREUSER.

È una gran barca piatta o un puntone, sulla tolda o coperta del quale si fa la costruzione di legname necessaria per sostenere e muovere due grandi cucchiaje di ferro armate di lungo manico di legno, una a destra, l' altra a sinistra del puntone, che immerse sino al fondo si caricano alternativamente della materia che si vuole sgombrare, e all' uscire dall' acqua la vuotano in un battello destinato a trasportarla. Queste macchine sono in uso segnatamente nei porti del Mediterraneo e ne' canali fatti negli stagni vicini a quel mare, nel dipartimento di Herault.

La forma di questi puntoni è quadra da tutte quattro le facciate, ed il loro fondo è piatto; soltanto v' è un poco di tontura o rilievo nella coperta per lo scolo delle acque. La lunghezza totale del puntone è di cinquantaquattro piedi; la larghezza di venti piedi, il puntale di cinque. Ai due lati della coperta sono stabiliti dieci stili ritti distribuiti per tutta la lunghezza del puntone, e coronati all' altezza di sette piedi da una fila di liste o pezzi trasversali detti *cappelli* ( CHAPEAUX ) che formano una lunghezza di cinquantasei piedi, compresi sei piedi di sporto che hanno alla poppa; sporto ch' è ajutato e sostenuto da un undecimo stilo posto obbliquamente. Questa parte sporgente termina in un grosso pezzo di legno da ambedue le parti, e serve con delle pulegge alla manovra della cucchiaja. L'estremità esteriore di questi pezzi è scavata per ricevere un raggio di legno di diciotto pollici di circonferenza, e di cinque o sei pollici di grossezza, guernito all' intorno di lame di ferro corte e poste di traverso: al centro ha un dado di bronzo per ricevere l' asse o chiavarda che lo sostiene, alla quale si dà la grossezza di venti linee.

Le due file di liste o cappelli sono rassodate da quattro traversi che vanno dall' una all'altra. Sopra queste liste si appoggiano le estremità degli assi di legno di due ruote a tamburo, una delle quali ha ventisei piedi di diametro, l' altra tredici, i centri delle quali sono per conseguenza alla medesima altezza. L' altezza di questi assi essendo come quella delle liste che li sostentano, cioè di sette piedi, la piccola ruota gira liberamente sopra la coperta del puntone, mentre l' altra va sino a pochi pollici dal fondo del puntone, passando per una boccaporta bislunga aperta nella tolda, onde abbia il giuoco che le è necessario: questa boccaporta o apertura ha ventidue piedi di lunghezza e sei e mezzo di larghezza.

L'asse della gran ruota è stabilito a ventitrè piedi dall'estremità posteriore del puntone: la sua grossezza è di quattordici pollici. Siccome il suo sforzo è considerabile, si giudicò necessario, indipendentemente dalle liste che ne portano le estremità, di rinforzarlo presso alla ruota, da amendue i lati, con un sostegno in forma di cavalletto, composto d'un traverso e di tre piedi, uno ritto e due a contrafforte. Le due parti dell'asse da ambo i lati della ruota tra i due sostegni sono tenute grosse sino a diciotto pollici, con un rivestimento di tavole legate con delle corde. Sopra queste due parti sono avvolte, in senso contrario, due catene di ferro lunghe novanta piedi, ciascuna delle quali, dopo esser passata per la taglia corrispondente, si divide in due rami di tre piedi di lunghezza, per attaccarsi da ambedue i lati al davanti della cucchiaja, presso alla traversa che porta l' estremità del suo manico.

L'asse della piccola ruota è posto a quarantatrè piedi e mezzo lontano dalla parte posteriore del puntone; il suo diametro è di otto pollici, e la sua lunghezza di ventotto piedi; sicchè egli eccede da ciascun lato di circa quattro piedi le liste che lo sostengono. Intorno a queste due estremità che sporgono, sono avvolti in senso contrario due libani o corde di giunco di circa due pollici, nominati *tira indietro* ( TIRE

ARATÈAE). L' estremità di ciescno libano è attaccata al mezzo di uoa catene lunge sei piedi, gli ultimi anelli della quale sonn fermeti dietro la cucchiaja dall' una parte e dall' altra.

Sulla facciata esteriore di ogni lista ed orizzontalmente è stabilita una galleria o telajo lungo tredici piedi, sporgeata all' infuori per la sua larghezza di diciotto pollici. Questo telajo è sostenuto da dne modigliooi, il primo nnito allo stante o stilo, sotto il fuso della gran ronta, l' altro assicurato al quarto staute, contando dalla poppe. La grossezza delle due travi che formano il piano di detto telajo, ridnce l' intervallo tra di esse di nove pollioi, e la sna lunghezza si ridoce a dieci piedi a motivo di dne rotoli o ciliadri posti alle sue estremità. Questo telajo serve a conteoere il manico delle cucchiaja, lasciandovi il passaggio necessario; e i due rotoli sono destioati a facilitarne il movimento.

La cucchiaja è fatta e graticole di grossa verghe di ferro alquanto stiacciata, ed è foderata di asse di pioppo: il fnado della stessa è oo qoadrato di quattro piedi e mezzo di lato, un lato del quala termioa io alqoanti denti di ferro per penetrare più prontamente nella meteria del foodo che debbe raccogliere. Soprz due lati parallel di questo fnodo si alzano doe piani della figura di dua triangoli rettangoli, un lato dei qoeli è aguzle al lato del fnodo, cioè è di quattro piedi e mezzo; l' eltro è perpendicolare al fondo, ed è dell' altezza di piedi tre e' mesao. La facciata posteriore della cucchiaja è un quadrilatero, lungo qnattro piedi e mezzo, alto tre e mezzo. Questo quadriletero è diviso in dne perti: le parte superiore, le cui altezze è un terso di quelle delle facciata, è ferma: la parte inferiore è sospesa a due gangheri posti nel lato della parte ferma, intorno ai quali essa si volge sino a chindere la cucchiaja, e si serra sopra on monachetto con un forte saliscendi a molla. Il maoico della cucchiaja è una leva fatta di nn legno di abete lungo circa quaranta piedi, grosso dell' un capo dieci pollici, dell' altro quattro, aonesso alle stesse con dne meni di ferro, l' una qoadra, l' altra rotonda, fermate fortemente, l' ona all' indietro della cucchieja, l' altra al traverso che unisce le dne facciate triangolari. Le cucchiaje in vece di essere di fondo quadro, si fanno talvolta rotonde dalla parte opposta al lato fornito di danti, questo è indifferente: ma le quadra sooo di costruzione più semplice e più facile de ripararsi.

La macnhina si disponn sopra il luogo che si vnol ascavare, e ai ferma con quattro cavi attaccati ad altrettante ancore o a grossi anelli in terra, o ad altri pnnti fermi. Un padrone o capo, e otto uomini formano tutto l' eqoipaggio, a bastano a coodurre il lavoro. Sei uomini calcano nalla gran rnota per farla girare: per questo movimento qnella delle due catene che è avvolta al fuso, fa progredire la cucchiaja, mentre l' altra catene che nello stessn tempo si svolge, perchè è avvolta pel verso contrario della prima, lasoia l'altra cucchiaja io libertà di retrocedere e di obbedire all' azione della corda, che le tira iodietro mediante l' azione di due uomini, i qnali calcano nella ruota mioore. Questo stesso moto dà libertà alle prime cucchiaja di avanzare. Da ciò si comprende che le manovra della doe cucchieje si fa sempre per direzinne opposta, cioè che quando le cucchieje destra è al foodo, la sioistra è tutta fuori d' acqna, e reciprocamente.

Quando la cucchiaja comincia a mordere il foodo, il suo manico è inclinato verso la poppa del puntone, e s' appoggia sol ciliodrn o rotnlo che è dalla stessa parte del telajo. Il padrone prende allore nna corda chiamata *Carghiera* (CARGUÈRE), la quele è attaccata all' estremità del manico, l' avvolge con dne giri ed un tacchetto, posto di treverso al qnarto stante e stilo di pnppa, e fa forza sulle stasse ad oggetto di premere la cucchiaja contro il fondo sino che giodica che la stessa sia piena e caricata di fango.

Poco dopo, contiouando la cucchiaja la sna rivolusione, il sno menico s' ioclina pel verso contrario al primo, e va ad appoggiarsi al rotolo o cilindro che è dalle parte di prua.

Finalmente le cucchiaja si solleva sopra l' acqua. Allora il *battello da fango*, che deve ricevere le materie estratte dal fondn, si mette sotto la cucchiaja, il padrone apre con un' asta a gancio il saliscendi che tiene la porta o ribalta chiusa, e quando la materia è votata, torna a chiudere la ribalta spingendola con le stessa asta.

Intanto che si vuota la prima cucchiaja, ed è tutta fuori d' acqua, l'altra cucchiaja ch' è all' altro lato del puntone e che tocca il fondo, si carica d' altro fango e di

materic, e quando questa è sollaveta dall'acque, le prime è di nuovo al fondo, e così vie vie alternativemente.

I bettelli che ricevono la meteria escaveta per trasportarle, sono di due specie. i piccoli, nomineti *Battelli da fango* ( Bettes ou Marie-salopes ), hanno il fondo pietto, terminano in punta egualmente a prua e a poppe, e nel lorn mezzo evvi uno spazio quadro chiuso da due tremezsi. In queeto spazio si fa cadere il fango estratto. Il battello cariceto si guida al luogo dove si vuol trasportare la meteria che si vuote con le pele.

I battelli delle seconde specie sono barche lunghe querentaquattro piedi, larghe quettordici, alte nel loro incevo piedi cinque e mezzo. A tredici piedi della poppa ha principio une casse, nelle quale si vuotano le cucchieje. Questa cessa è lunge nove piedi, larga al fondo quattro piedi e quettro pollici, ed è alta cinque piedi e mezzo, sicchè le sua capacità è di duecento e cinquanta piedi cubici. Il fondo di queste casse si chiude con una porta o ribalta sostenuta de un leto da due gangheri e due lunghe bandelle, e attaccata dal leto opposto a due rami di une catena che ascende sopra la coperta o tolde del bettello. Une leva all' estremità dalla quale è annessa la catena, serve ad eprire e a chindere questa ribalta, alle foggie di un trebocchetto. Questa specie di barche ha eppunto perciò il nome di *Trabocchetto* ( Trébouchet ), e serve per trasportare lonteno e in mare i fanghi estretti, risparmiando così molto tempo e levoro.

MACERARE (v. e.) *la canapa.* Rouir ou naiser le chanvre. *To steep or water hemp.* È l' operazione che si fa di mettere sott' acque e tenervi per alquenti giorni la canapa raccolta dai campi, onde la corteccia che è le perte da cui si caveno le fibre e i fili de levoro, si distacchino più facilmente dal fusto legnoso della pienta. Questa operazione affine insieme e rende più pieghevoli i fili stessi.

MACERATOJO, s. m. Routoir. Il luogo o espressamente costruito o destineto nel fiume o fosso o stagno, nel quale si fa la maccrazione della canepa.

MACINATURA. V. *Mazzamurro.*

MACIO *del timone.* V. *Miccia.*

MACIULLA, s. f. Broie. *Brake.* Strumento formeto di due legni fermati a poca distanze tra di loro, che riceve nell' intervallo un altro legno che si muove intorno ad un asse, e serve a dirompere il lino e la canape per distaccerne le parte legnosa. Dicesi anche *gramola.*

MACIULLARE, v. e. Broyer. Rompre le chanvre. *To brake the hemp.* Lavorare con la maciulle la canapa.

MADIA, s. f. Hoche. Auge. *Trough.* È una cassa grande, col fondo e graticole, sul quale si mettono le corde catramate, onde possa scolare il catrame superfluo, e ciò in quelle corderie nelle quali si catramano le corde già commessa.

*Madia da impastare.* Huche a pétrir le pain. *A kneading trough.* È un utensile de panettiere, una conca di legno nella quale s' impasta le farina per farne il pane.

*Madia.* Maiz. Si applica questa voca alla poppa di un vascello molto rilevata e alta, dicendosi *vascello di molta madia.* Vaisseau enhuché. V. *Galluto.*

MADIATA, s. f. Radeau de mats. *A raft of masts.* Quantità di alberi da nave greggi, legati insieme a foggia di zattere, ond' essere trasportati galleggianti sopra acqua, diretti da uomini che stanno sopra di essi.

MADIERE, s. m. Ven. *Piana.* Nap. *Matera.* Gen. *Majolo.* Varangue. *Floor-timber.* Termine di costruzione ( Fig. 140, v v ). Il pezzo di mezzo di ogni costa che ne forma il fondo, e s' incastra nella chiglia ed angoli retti, è il madiere o le metera della costa. Al madiare sono uniti da amendue le parti le capperzelle 1 A, 1 A, e a queste gli scarmi che formano tutto il contorno della costa.

Si chiama *Madiere maestro* ( Maitresse varangue ) quello che forma il fondo delle coste maestra o delle due coste maestre, se due se ne stabiliscono nel vascello che s' intende di costruire.

Dicesi *Madiere piatto* o *pian posato de madiere* ( Varangue plate. *A flat floor-timber* ) quello che è retto e orizzontale; e tale suol essere il madiere maestro, il quale non si rialza verso le sue estremità, o almeno si rialza assai poco, particolarmente nelle navi che debbono portare molto carico o entrare in porti di poco fondo.

Diconsi *Madieri rialzati* o *acculati*, o *matere levate* o *scarnate* ( Varangues acculées. *The crotches or the floor-timbers afore and abaft.* ) quelli delle coste, che sono verso le estremità del vascello, perchè le loro estremità si alzano notabilmente sopra la orizzontale.

Que' madieri che sono tra i più piatti verso il mezzo, ed i più rialzati verso le estremità, e che cominciano a rialzarsi un poco, diconsi *madiere poco levate o mezzo acculate* ( Demi-acculées ).

Facilmente s'intende che la lunghezza ed il rialzo o rilievo del madiere maestro sono proporzioni essenziali da regolarsi nel piano di costruzione di una nave, poichè influiscono essenzialmente nelle capacità, nella marcia e nelle altre qualità più importanti.

Quando il madiere è affatto piano, il suo rilievo o accolamento è zero.

*Madiere maestro.* Maitresse varangue. *Midship floor-timber.* Il madiere della costa maestra. V. *Costruzione.*

*Madiere di fondo.* Varangue du fond. *The floor-timber.*

*Madiere piatta.* Varangue plate. *A flat floor-timber.*

*Madiere rialzato.* Varangue acculée. *The crotches or rising floor-timbers afore and abaft.*

*Madieri mezzo acculati.* Varangues demi-acculées. *The floor-timbers which are placed between the crotches and the middle floor-timbers.*

*Madiere molto acculato.* Varangue fort acculée. *A rising floor-timber.*

*Acculamento del madiere maestro.* Acculement de la maitresse varangue. *Rising of the floor-timber.*

*Lunghezza del madiere maestro.* Longueur de la maitresse varangue. *Length of the floor-timber.*

*Mezzo madiere.* Demi-varangue. *Crosschock.* È un pezzo D V ( Fig. 140 ) che si accolla al madiere tra i due bracciuoli della costa, e s'incastra come il madiere sulla chiglia e controchiglia.

*La testata del madiere.* La tete de la varangue. *The floor head.* È l'estremità del madiere.

*Madiere di porca.* Varangue de porque. *Floor-timber of the riders or floor-riders.* V. *Porca.*

MADREVITE, s. f. Écrou. Filière. *The nut, box or worm of a screw.* Chiocciola della vite. Anello o buco rotondo nel quale sono scolpite le spire o pani della vite corrispondenti ai pani del maschio della stessa vite.

MAESTRA, add. Mestre. Termine di galea in origine, ma che si trasporta anche alle navi per indicare alcuni pezzi principali.

*Albero di maestra.* Arbre de mestre. Grand mat. *Main-mast.* L'albero maggiore della nave, che sta tra quello di mezzana e quello di trinchetto. V. *Albero.*

*Vela di maestra.* Voile de mestre. *Main-sail.* V. *Vela.*

*Antenna di maestra.* Antenne de mestre. *Main latine yard.*

*Baglio maestro.* Maitre bau. *Main-beam.*

*Gomona maestra.* Maitre cable. *The shett-cable.* La maggiore di tutte.

*Costa maestra.* Ven. *Corba maestra.* Maitre couple. *The midship-frame.* V. *Costa.*

MAESTRANZE, s. f. pl. Les ouvriers. *The workmen.* Nome generale di tutte le classi di artefici negli arsenali di marina.

MAESTRE, s. f. pl. *Forme.* Lisses. *Ribbands.*

*Maestre degli stelì.* Lisses des façons. *Rising line of floor-ribbands.* V. *Forme.*

*Maestre del forte.* Lisses du fort. *The extreme breadth lines.*

*Maestre per imboscare.* Lisses intermédiaires.

*Maestre de' fondi.* Lisses des fonds. *The ribbands between the floor-ribband and the keel.*

*Maestre dell'opera morta.* Lisses des œuvres mortes. *The ribbands of the upper-works or top-timber ribbands.*

*Maestre di accastellamento.* Lisses d'accastillage. *Rails.*

*Maestre di discolato o di capo di banda.* Lisses de plat bord. *The drift-rails.*

*Maestre delle fregiate.* Lisses de vibord. *The waist-rails.* V. *Costruzione.*

MAESTRO, s. m. *Maestro d'ascia.* Constructeur. Maitre charpentier. *Bowlder shipwright.* Il principale operatore in questo lavoro, come ne' seguenti.

*Maestro treviere.* Maitre voilier. *Sail-maker.* Lavoratore di vele.

*Maestro calafato.* Maitre calfat. *A calker or caulker.*

*Maestro d'alberi.* Mateur. *Mast-maker.*

*Maestro che fa le caviglie.* Chevilleur. *Mooter.*

*Maestro d'equipaggio.* Maitre d'équipage.

*Maestra.* Nord-Ouest. *North-West.* Nome di vento che soffia dal punto di mezzo tra tramontana e ponente.

*Maestro tramontana.* Nord-Nord-Ouest. *North North-West.* Quarta di vento, cioè vento che spira da un punto tra maestro e tramontana.

*Ponente maestro.* Ouest-Nord-Ouest. *West North-West.* Quarta di vento tra ponente e maestro.

MAGAZZINO, s. m. Magasin. *A store-house or ware-house.*

*Magazzina generale.* MAGASIN GÉNÉRAL. *MAGAZINE OF WARE-HOUSE CONTAINING NAVAL STORES, IN A DOCK YARD.* È il deposito generale delle munizioni da guerra, effetti e mercanzie appartenenti allo stato in un arsenale di marina, per servizio della costruzione e raddobbo delle navi o altri bastimenti, per il loro equipaggio ed armo; di tutto in una parola, eccettuati i viveri, i quali sono sotto una manutenzione particolare e distinta. Si comprendono con questa denominazione di magazzino generale, gli edifizj ne' quali tengonsi rinchiusi tutti questi oggetti e gli oggetti stessi, ed ancora molte altre provigioni le quali di loro natura sono troppo voluminose per essere tenute chiuse sotto chiave, come sono i legnami da costruzione, gli alberi, le scialuppe, gli schifi, i puntoni e sino le navi stesse che sono ne' porti, e delle quali il guardamagazzini della marina, sotto l' autorità dell' ordinatore e quella del commissario deputato al magazzino generale, debbe tenere un inventario e registro esatto di ricevuta e consegna, non dando cosa alcuna senza un riscontro autorizzato da chi ne ha il diritto. Il servigio e le funzioni di commissario del magazzino generale e del guardamagazzini sono regolati ed individuati con le leggi ed ordinanze di marina.

Magazzini diconsi anche nelle navi stesse i ripostigli di provvigioni. V. *Depositi.*

*Magazzino particolare.* MAGASIN PARTICULIER. *A STORE-HOUSE CONTAINING THE RIGGING etc. OF A PARTICULAR SHIP* or *CLASS OF SHIPS.* S' indicano così in un porto o arsenale di marina i diversi magazzini, ove si tengono chiusi gli effetti ed utensili appartenenti a ciascuna nave o bastimento dello stato, come corde, pulegge, guernimenti di qualunque sorta, utensili pei cannoni e simili. Ogni nave ha il suo magazzino particolare a cui essa si avvicina quando è sotto l' armo, per trasportarvi con maggiore facilità e prontezza tutto quello che era chiuso nel magazzino, ed ivi disposto per la sua migliore conservazione, nel tempo in cui la nave era disarmata.

*Magazzino d' acqua.* CALE A L'EAU. *THAT PART OF THE HOLD WHERE ARE LODGED THE WATER CASKS.* Quella parte della stiva dove si tengono le botti dell' acqua.

MAGGIORDOMO, s. m. COMMIS DES VIVRES. *STEWARD OF A SHIP.* È un uomo imbarcato sulla nave per fare la distribuzione de' viveri all' equipaggio, secondo il contratto stabilito dal munizioniere per la somministrazione de' medesimi. Si accordano a questo alcuni altri uomini chiamati secondi, come un ajutante del maggiordomo ( UN MAITRE VALET. *THE STEWARD'S MATE* ), un secondo commesso ( UN SECOND COMMIS ), un cuoco ( UN COQ ), un cantiniere ( UN TONNELIER ), il numero de' quali è regolato secondo il rango del bastimento.

MAGLIE, s. f. pl. MAILLES. *ROOM AND SPACE BETWEEN THE TIMBERS.* Termine di costruzione. Significa i vôti o gl' intervalli che restano tra le coste e membri maggiori delle navi. I costruttori lasciano poche maglie nelle navi da guerra, o per renderli meno penetrabili dalle palle di cannone, o per dar loro maggiore solidità e robustezza. Le fregate, e soprattutto le corvette ed altri bastimenti leggieri debbono avere delle maglie più considerabili, non essendo fatte per sostenere combattimenti così vivi, e perchè un bastimento più leggiero di legname è meglio disposto per la marcia.

*Maglie* ( MAILLES ) si dice talvolta come sinonimo di *occhietti di vele* ( ŒILLETS DES VOILES. *EYE-LET-HOLES* ).

*Maglia, magliettane, mezzo collo, armeggiatura.* UNE ÉTALINGURE DE CABLE. *THE CLINCH OF A CABLE.* È una legatura di gomona o d' altra fune all' ancora, a un gavitello, a un capo saldo. V. *Annodare.*

MAGLIETTARE, v. a. MAILLETER. *TO SHEATH OR FILL A VESSEL'S BOTTOM WITH SCUPPER-NAILS.* Coprire il fondo del bastimento con tavole inchiodate con chiodi di testa larga triangolare.

MAGLIETTATURA, s. f. MAILLETAGE. *THE SHEATHING OF A SHIP'S BOTTOM WITH SCUPPER-NAILS OR IRON NAILS, WITH A BROAD TRIANGULAR HEAD.* È un lavoro che si fa sulla superficie esteriore delle tavole del fasciame d'una nave, col quale si ricuoprono di chiodi a testa larga, stiacciata e di forma triangolare, messi molto vicini gli uni agli altri, sicchè le tavole ne siano interamente guernite, per impedire che le bisce o vermi di mare non le rodano. Questa pratica, la quale altre volte era in uso pel commercio delle Indie, fu proscritta dopo che si adottò quella di foderarle di rame.

MAGLIO, s. m. MAILLET. *MAUL* or *MALLET.*

*Maglio da calafato.* MAILLET DE CALFAT. *CAULKING-MALLET* or *BUILDOOS MALLET.* Quello che serve o cacciare i ferri da calafatare nei commenti o intervalli della bordatura: i due lati sono guerniti di due viere di ferro ( Fig. 227 x ).

*Maglio di legno.* Maillet de bois. *A wooden mallet.* Serve ai carpentieri per cacciare delle biette nella costruzione delle navi ( Fig. 226 z ).

*Maglio da impiombare.* *Mazza.* Maillet a épisser. *Driving-mallet.* Serve a cacciare il cornatto o caviglia tra i legnuoli o cordoni, per separarli a fare l'impiombatura ( Fig. 227 y ).

*Maglio da foderare* o *fasciare.* *Maglio da imbaronare.* Maillet a fourrer. *Serving-mallet.* Questo maglio serve ai marinaj che lavorano al guarnimento delle navi, per fasciare le manovre o circondarle di spago in un modo più spedito. L'operazione consista nell'abbracciare il cavo che si vuol fasciare, nella scanalatura praticata nel maglio, dalla parte del suo cilindro, che è opposta al manico; indi fermando lo spago al cavo, gli si danno due o tre giri sul maglio e sul cavo stesso girando il manico intorno alla corda: ad ogni volgimento resta sul cavo un giro di spago, e si comincia un altro giro, coll'opera di un garzone che tiene il gomitolo di spago fermo o lo fila insensibilmente, voltando sempre il gomitolo intorno al cavo ed al maglio, per somministrare un nuovo giro, a misura che se ne fece uno sulla corda. Promovendo successivamente il maglio sul cavo che si vuol fasciare, esso resta guernito da un capo all'altro, nella lunghezza che si divisa.

Così si fa la fasciatura più presto, ed i giri sono più serrati che non sarebbero facendoli a mano. Si ha cura d' ingrassar bene ed unger col sevo il maglio, affinchè lo spago scorra facilmente sul legno.

*Maglio.* *Mandare al maglio una nave.* Démolir un vaisseau. V. *Demolire.*

MAGRO, add. Maigre. Termine di carpentiero e di costrusione. Si dice che un pezzo di legname è magro, quando da qualche parte il legno manca o che ha troppo piccola riquadratura (*That capes, that does not join close* ). Si distingue nella formazione e nella figura delle coste o membri della nave e da' loro searmi il *lato magro ed il lato grasso* ( Le coté maigre et le coté gras ): a misura che si va verso l'estremità della nave, il lato magro o il lato della costa o dello searmo forma un angolo acuto, ed il lato grasso è l'opposto conformato ad angolo ottuso, atteso il rotondamento e restringimento della figura della nave.

MAGUGLIO, s. m. Fer de calfat. *Caulking-iron.* Chiamasi così uno scarpello che serve ai calafati per tirar fuori dalla commessura delle tavole del fasciame la stoppa.

MAIMONI, s.m. pl. *Bittoni delle drizze.* Seps de drisses. Chaumards. *Knight-heads.* V. *Bittone.*

*Maimoni.* Que' due legni appresso ove si arbora il trinchetto.

*Maimonetti*, *bittoni di poppa o prora.* Termine di galera. Legni che spuntano dall'orlo del capo di banda e servono ad attaccarvi della manovra secondo l' opportunità.

MAJERO, s. m. Ven. *Maggiero.* Bordage. *Plank.* Le asse o tavole del fasciame con le quali si fa la bordatura e l'investigione esteriore della nave e dei ponti.

*Majero di bocca.* E la prima latta verso poppa nella galee.

MALABESTIA, s. f. Fer simple, fer plat, palette. Servo ai calafati per ficcare la stoppa nello commessure senza tagliarla.

MANCARE, v. n. Manquer. *To fail.* *Mancar di virare, ricusar di virare.* Manquer de virer, refuser de virer. *To miss stays.* Si dice quando la nave non si presta prontamente alla manovra delle vele o all'azione del timone per virara di bordo.

*Mancare*, parlando del vento ( Manquer ), è sinonimo di *calmarsi.*

*Il vento manca* (Le vent manque. *The wind falls* ), cioè diminuisca considerabilmente.

*Nave mancata*, *fallata.* Vaisseau manqué. *An ill built ship.* Si dice di una nave mal costruita o che, messa alla prova, si trova incapace di navigare con sicurezza e con le qualità che si aspettavano, al che assai sovente contribuisce la ineguaglianza da un fianco all'altro o per la figura o per il peso.

MANCINA, s. f. V. *Macchina da inalberare.*

MANDOLA ( s. f. ) *dei tirelli di coffa.* *Bigotta con molti occhi.* Moque d'araignée, moque de trélingage. *The dead-eye of a crow-foot.*

MANDRACCHIO, s. m. *Darsena.* Darce. *Basin of a port.* V. *Darsena.*

MANEGGEVOLE, add. Maniable. *Moderate.* Ven. *Manevole.* *Manesco.*

*Tempo maneggevole.* Temps maniable. *Moderate weather.* È quello per cui si possono far eseguire alla nave tutte l' evoluzioni che si vogliono, portando abbastanza vele per farle fare del viaggio, e senza essere ritardati nè affaticati dal mar grosso.

*Vento maneggevole.* Vent maniable. *Moderate wind, and favorable for sailing.* Quando non è troppo violento, e permette di portare molte vele, e di manovrarle facilmente.

*Cavo maneggevole*, *manevole*, che si piega agevolmente e non è rigido.

MANEGGIO, s. m. *Manovra*. MANŒUVRE. THE TACKLING OF A SHIP, AND THE WORKING OF IT. La maniera di regolare un vascello, e fargli fare tutte le necessarie evoluzioni, tanto pel cammino che deve fare, quanto pel combattimento. Più comunemente si dice *manovra*.

MANERINO (s. m.) *d' arrembaggio*. *Picozzino di punta e di taglio*. HACHE D'ARMES. POLE AXE OR BATTLE AXE. V. *Ascia d' armi*.

MANESCO (a) Ven. avv. *Mano a mano*. MAIN AVANT, MAIN SUR MAIN. HAND OVER HAND. Comando per fare che un numero d'uomini tirino insieme un cavo con forza e speditezza.

MANETTE, s. f. pl. LES MENILLES. THE SHACKLES. Sono anelli di ferro che si mettono alle gambe de' galeotti, con copiglia che li chiude, ai quali s' inseriscono le catene. Ven. *Gambetti*.

MANGIARE, v. a. MANGER.

*Essere mangiato dal mare*. ETRE MANGÉ PAR LA MER. TO BE SUNKEN IN THE SEA. Si dice quando il mare essendo estremamente agitato, o il bastimento assai piccolo, egli resta occultato e nascosto per intervalli agli occhi degli spettatori che trovansi in altri bastimenti a certa distanza.

Si dice anche *il mare ci mangia* (LA MER NOUS MANGE. THE SEA WILL SWALLOW US) per significare che il bastimento si trova in un mare assai grosso, il quale lo tormenta e lo affatica.

*Essere mangiato dalla terra*. ETRE MANGÉ PAR LA TERRE. TO DISAPPEAR UNDER THE LAND. Si dice quando il bastimento è così vicino alla terra che i suoi alberi, cordami ecc. si perdono di vista confusi con le montagne che gli servono di fondo. Questo avviene ai bastimenti che sono all' ancora; perchè ne' bastimenti che sono alla vela, il colore delle vele li fa comparire distaccati dalla costa. Perchè il bastimento apparisca mangiato dalla terra, bisogna che lo spettatore si trovi a certa distanza.

*Mangiare il vento ad un bastimento*. MANGER LE VENT A UN VAISSEAU. TO BECALM A SHIP. Si dice per esprimere che uo oggetto elevato, come un monte o un grosso bastimento a vela che si trova al sopravvento, gli toglie il vento.

MANGIATOJO, s. m. CLOISON DE LA CATTE. MANGER-BOARD. Specie di ricetto fatto sotto gli occhi delle gomone in corridojo, nel quale resta l'acqua che per essi entra quando la nave si tuffa; e quando si ritirano le gomone levando l' ancora, impedisce che si comunichi in corridojo uscendo pe' suoi ombrinali. Questo ricetto è bene calafatato e incatramato.

MANICA, s. f. MANCHE. HOSE.

*Manica d' acqua*. MANCHE A EAU. HOSE. È un lungo tubo di cuojo o di tela incatramata, fatto alla maniera di budello, aperto alle due estremità. Si fa uso di questo per condurre l' acqua nelle botti che sono disposte in fondo di stiva. S' insinua perciò una delle estremità del tubo, ch' è terminata con un pezzo di metallo, nel cocchiume della botte che si vuol riempire, e si presenta l'altra estremità della manica ch' è larga e fatta a foggia d' imbuto, sotto la fontana, se vi è posta opportunamente, e vi si dispone in modo da riceverne comodamente l'acqua, inclinandola con dolce pendenza sino alla botte posta nel fondo della nave.

*Manica di cuojo*. MANCHE DE CUIR. A LEATHER HOSE.

*Manica di tela*. MANCHE DE TOILE. A CANVAS HOSE.

*Manica di tromba*. *Doccia di tromba*. MANCHE DE POMPE. A PUMP-DALE. È un lungo tubo di tela incatramata, ch' essendo inchiodato con gli orli della sua apertura ad un buco aperto nel corpo o tubo della tromba, chiamato *lumiere della tromba*, riceve l' acqua che si fa ascendere per la stessa, e la porta con dolce pendenza sino fuori della nave.

*Manica a vento*. *Manica danese*. MANCHE A VENT. A WIND SAIL. Specie di vela a guisa d' imbuto che serve a rinovar l' aria nella stiva delle navi: l' alto di questa manica è più ampio ed attaccato ad un piccolo pennone; il basso è di forma rotonda e più stretto. Si guernisce l' interno di questa macchina con de' cerchj di legno, onde il tubo sia sempre aperto. Si sospende il pennone su accennato ad un albero, in modo che possa ricevere il vento. L'estremità inferiore della manica passando per una boccaporta, vi reca una corrente d'aria fresca e scaccia l' aria cattiva dall' interno della nave (Fig. 228).

*Manico* o *canale*. MANCHE ou CANAL. A CHANNEL. È una specie di mare ristretto tra due terre non molto lontane, come il gran canale compreso tra le coste di Francia e d' Inghilterra, che si nomina *la Manica* (LA MANCHE. THE CHANNEL) o *la Manica di Bristol* (LA MANCHE DE BRISTOL) ch' è tra l' Inghilterra e l' Irlanda.

*Manica degli ombrinali.* V. *Ombrinali.*

*Manichetto.* Veo. *Managhetta.* E un imbottatojn di coojo, col mezzo del qoale si empiooo d'acqua dalla più alta parte del vaseellu le botti poste nella stiva. Diecsi auche maoiea da acqua.

MANICCE, s. f. pl. Sono pezzi di legno inchiodati sul girone del remo che servono ai rematori per tenere più fortemente il remo che debbooo muovere.

MANICCE dieoosi aucora le combinazioui di girelle entro alle loro sciarpe o easse. Corrisponde a taglie di più raggi. V. *Argagno.*

MANICHETTI, s. m. pl. Estremità di searmi e di ossature che soppravaozaoo sopra i castelli, e servono per dar volta a cavi e maoovre.

MANICO, s. m. MANCHE. *Staff.* E quella parte di alcuni strumenti che serve a pigliarli e a maneggiarli.

*Manico di frettazza.* MANCHE DE GORET. *Staff of a hog.*

*Manico di lanata.* MANCHE D'ÉCOUVILLON. *Staff of a spunge.*

*Manico di strumenti.* MANCHE D'OUTILS. *Handle.*

*Manico di remo. Giglione. Girone.* MANCHE D'AVIRON. *The handle of a oar.*

*Manico di un coltello.* MANCHE D'UN COUTEAU. *The haft of a knife.*

*Manico di una scure.* MANCHE D'UNE COIGNÉE. *The helve of an axe* or *hatchet.*

MANIFESTO, s. m. DÉCLARATION. *Manifest.* È la relazione che si fa dal padrone del bastimento del suo viaggio, delle cose osservate e del suo carico.

Coo questa voce s'inteodono anche gli ordini che si pubblicano dai comandanti dei porti.

MANO, s. f. MAIN. *Hand.*

*Mano di ferro.* MAIN DE FER. GALOCHE. *Handing clamp.* Si dà questo nome a mezzi anelli di ferro o di legno, che si conficcano con le due loro estremità sopra qualche corpo per passarvi sotto, o per allacciarvi dei cavi.

*Mano avanti.* MAIN SUR MAIN. *Hand-over-hand.* E un modo di significare l'azione di tirare una corda con moto eguale, non interrotto e senza scosse.

*Mano.* MAIN. Termine di corderia, e significa una forca di ferro con la quale si tiene il filo nella couca quaodo si vuole incatramare.

MANOVELLA, s. f. MANIVELLE. *Handle.* In generale è una leva applicata a fare qualche forza.

*Manovella di corderia.* MANIVELLE DE CORDERIE. *Laying-hat.* Ferro piegato ad angolo retto che serve a torcere le corde ( Fig. 231 ).

*Manovella da mola.* MANIVELLE DE MEULE. TOUR A MEULE. *Anizon winch for a grindstone.* Serve a girare la mola da macina ( Fig. 230 ).

*Manovella doppia.* MANIVELLE DOUBLE. *A double laying hook* or *a winch.* Istromeoto di corderia per uso di torcere le corde, e segnatamente le grosse gomone, perciocchè attesa la doppia piegatura, mentre parte degli operaj è con le braccia in aria e fa poca forza, l'altra parte applicata al basso agisce con tutta la forza. L'uso di questa manovella fu introdotto nella corderia di Tulone nel 1773 dal Commissario di marina Tirol, il quale fece alcune altre essenziali correzioni nella pratica di commettere le corde ( Fig. 245 ).

Il carro *b b*, per queste correzioni, è piantato sopra quattro ruote *d d*. Le casse *f f* e le tavole *g g* aggiuote, sooo a cerniera, e allargano quaodo si vuole i lati del carro per dare maggiore spazio agli uomini che girano la manovella.

L'uso del carro è di procurare un punto d'appoggio alla manovella che torce la corda, e di mantenere i cordooi o legnooli, a misura che si accorciano pel torcimento, nel grado di tensione necessaria perchè si commettano bene. Questo carro correva sul suolo, senza ruote, come già si accostuma da per tutto, e progrediva a misura che i cordooi si accorciavano pel torcimento. Si aumentava il peso del carro caricandolo all'indietro con masse di ferro per mantenere sempre la corda tesa; ma non essendo ritenuto se non che dal peso e dallo sfregamento col suolo, esso progrediva a scosse, arrestandosi per le disuguaglianze del suolo e pel movimento disuguale delle manovelle situate all'estremità della corda. Con la nuova forma si procurò al carro un movimento progressivo sempre uniforme. Oltre le ruote sulle quali scorre, ha un gancio affisso alla sua estremità, al quale s'incoccia un paranco *c*, il cui tirante va a passare per un bozzello situato a certa distanza o per tanti bozzelli quanti si giudica conveniente disporne, i quali sono fermati ad uno stante verticale posto sopra un telajo di legno che si ferma sul suolo della corderia. Un solo uomo col mezzo dell'indicato tirante senza molto sforzo

regola il moto del carro, facendolo scorrere lentamente, e come richiede la gomona che si commette col torcimento. Nella esperienza che si fece a Tolone in una gomona di diciotto pollici di circonferenza, si è fatto un paranco con una taglia di quattro raggi, facendo passare il tirante per nove rotelle o bozzelli nello stante verticale. Il passaggio del tirante per questo numero di rotelle fece che si potesse regolare a piacere il movimento uniforme del carro, e che esso si avanzasse tanto quanto i legnoli si accorciavano pel torcimento, di modo che gli stessi, come anche le parti della gomona già commessa, avevano sempre un eguale tensione, e questa nè troppa, nè poca: in somma il carro a ciascun punto del suo cammino era in un perfetto equilibrio tra la tensione dei cordoni da una parte e il paranco di ritenuta dall'altra, equilibrio che non si ha nella solita pratica, a motivo delle frequenti e forti scosse. Il peso e in questo metodo non ad altro serve se non che ad impedire che il carro non si rovesci sul davanti per l'attorcigliamento dei cordoni. Le quattro ruote diminuiscono lo sfregamento col suolo, il quale era considerabile, quando si strascinava il carretto immediatamente sul suolo stesso, col peso di cui si carica. Quindi si è veduto che le gomone commesse coll'uso di questo carro riuscirono torte egualmente in ogni loro parte, e che essendo commesse al terzo riuscirono alquanto più maneggevoli di quelle commesse allo stesso grado col metodo antico, e che perciò erano meno soggette alle cocche ed a rompersi.

*Monovella del timone.* Ven. *Ribolla. Arigolo.* Nap. *Manuello.* Barre du gouvernail. *Tiller of the rudder.* Pezzo di legno lungo, riquadrato, un'estremità del quale entra per un buco nella testata del timone, mentre l'altra estremità posta sopra l'anguilla, coll'ajuto dei fornelli si muove a destra e a sinistra per volgere il timone. Dicesi anche *agghiaccio* e *giaccio*, ma nelle barche minori.

*Manovella della tromba. Brimbala.* Marivelle de la pompe. *The brake* or *handle of a ship pump.* È un legno lungo sostenuto a guisa di un'asta di bilancia, ad una estremità del quale è attaccata l'asta della tromba, e all'altro si applica la forza degli uomini per muovere lo stantuffo e trarre l'acqua dal fondo. V. *Trombo.*

*Manovella dell' argano.* Aspo. Barre de cabestan. *Bar of the capstern.* V. *Argano.*

MANOVRA, s. f. Manœuvre. Nome generico delle funi di una nave, e delle operazioni che si fanno per governarla.

*Monovro e monovre.* Manœuvre et manœuvres. *The rigging and cordages of a ship.* Diconsi tutti i cordami che servono nel bastimento per tenere al loro posto fermi gli alberi, per muovere i pennoni, per orientare le vele, e in genere per attrazzarle.

Distinguonsi le manovre in *dormienti* o *stabili* ( Dormantes. *Standing* ), e *volanti* o *correnti* ( Courantes. *Running* ). Le prime diconsi quelle che si tengono ferme ai loro luoghi, come le sartie, gli stragli, ecc. Correnti o volanti diconsi quelle che servono a muovere alcuni oggetti, e che scorrono sopra bozzelli, come sono *le scotte*, *le boline*, *le mure*, i *fornelli*, ecc.

*Manovre di rovescio.* Manœuvres de revers. *Ropes leading forward.* Sono quelle che restano fuori d'uso, mentre sono in azione le loro simili; così *boline di rovescio* o più precisamente *di sottovento* ( Boulines de revers. *The lee bowlines* ) diconsi quelle che non si tesano, mentre quelle a sopravvento sono in azione. Nello stesso senso diconsi *scotte di rovescio* o *di sopravvento* ( Ecoutes de revers. *The weather sheets* ).

*Monovre passate in giro.* Manœuvres passées a tour. *Ropes leading aft.* Diconsi quelle corde che passano per pulegge, e che sono dirette da prora a poppa del bastimento.

*Manovre passate a contro.* Manœuvres passées a contre. *Ropes leading forward.* Sono quelle che dirigonsi da poppa a prua.

*Manovre basse.* Manœuvres basses. *Lower rigging.* Sono le funi con le quali si maneggiano le vele basse e sotto le gabbie.

*Manovre alte.* Manœuvres hautes. *Upper rigging.* Sono quelle con le quali si maneggiano le vele delle gabbie e le superiori.

*Manovre di battaglio.* Manœuvres de combat. Fausses manœuvres. *Preventer rigging.* Sono manovre le quali si dispongono per riserva e pel caso che le prime siano rotte.

*Monovre di sopravvento.* Manœuvres du vent. È quando sono dal lato dal quale spira il vento.

*Amarrare una manovra.* Amarrer une manœuvre. *To belay a rope.* Vuol dire allacciarla a qualche punto fermo.

*Manovra.* Manœuvre. *The working of a ship.* S'intende l'uso che si fa di tutte le corde del bastimento per farlo muovere, e

per orientare le sue vele in varie guise. Quindi si dice *una manovra ardita* (UNE MANŒUVRE HARDIE. *A BOLD MANAGEMENT OF A SHIP IN WORKING HER*), *una manovra fina, delicata* (UNE MANŒUVRE FINE, DÉLICATE. *A NICE AND DEXTEROUS MANNER OF WORKING A SHIP*).

*Manovra*. (MANŒUVRE) è anche il servigio de' marinaj nel tirare, alare, mollare le corde, secondo gli ordini del capo dell'equipaggio, che li riceve dal capitano o dall' uffiziale di quarto o di guardia. Ciò si fa d'ordinario con un fischietto, le cui differenti inflessioni e voci fanno sapere ai marinaj ciascuna specie di manovra che debbono eseguire. Il *capo dell' equipaggio* (MAITRE DE L'ÉQUIPAGE) è per questa ragione il primo ufficiale marino di manovra, ed ha sotto di sè varj subordinati che sono tutti ufficiali di manovra, cioè, le cui funzioni sono di comandare la manovra.

*Manovra alta*. MANŒUVRE HAUTE. *THE EMPLOYMENT OR WORK PERFORMED ALOFT*. E il servigio de' marinaj nel far agire le corde che sono nelle gabbie e ne' pennoni più alti, nel quale s'impiegano i migliori e più arditi marinaj.

*Manovre basse*. MANŒUVRES BASSES. *THE WORK OR EMPLOYMENT OF THE SAILORS UPON DECK*. Il servigio de' marinaj nel far agire le corde basse sulla coperta e sui castelli, nel quale s'impiegano i marinaj principianti, i soldati ed altri meno esercitati nel servigio di mare.

*Manovra decisiva*. MANŒUVRE DÉCISIVE. *A DECIDED MANNER OF WORKING A SHIP*. Significa determinata e non dubbiosa, nè incerta.

*Manovra abile* (MANŒUVRE HABILE. *A SKILFUL MANŒUVRE*) è quella che occorre per liberare il bastimento da una situazione imbarazzata.

*Manovra indecisa* (MANŒUVRE INDÉCISE. *AN UNDECIDED MANŒUVRE*) è tale quale sarebbe, prima poggiando, poi orzando, indi variando le direzioni.

*Manovra pronta*. MANŒUVRE PROMPTE. *AN EXPEDITIOUS MANNER OF MANAGING A SHIP*.

MANOVRARE, v. a. MANŒUVRER. *TO WORK A SHIP*. Fare una manovra per dirigere il il bastimento.

MANOVRIERO, s. m. MANŒUVRIER. *AN ABLE AND EXPERT SEA-OFFICER, ONE WHO IS SKILLED IN WORKING A SHIP*. Si dice che un ufficiale è buono manovriere, per indicare ch' egli è abilo nell' arte e nell' esercizio della manovra.

*Gran manovriere*. GRAND MANŒUVRIER. E quegli che intende perfettamente la manovra delle navi: cognizione essenziale ad un ufficiale di mare e che non si acquista se non che dopo una lunga esperienza, secondata dall' azione e dal ragionamento.

MANTELLETTI, s. m. pl. MANTELETS. *MANTELETS: A MOVEABLE PENT-HOUSE OR SHED OF BOARDS FOR SOLDIERS*. Sono coperte di legno, che si adoperano per coprire le genti, quando vanno sotto qualche luogo nemico, dal quale possono essere offese.

*Mantelletti* sono anche coperte di tavole che si mettono sopra i pezzi d'artiglieria, quando stanno a cielo aperto.

*Mantelletti* sono altresì pezzi di canovaccio che si mettono alle vele dove battono sull' albero per conservarle. V. *Batticoffa*.

*Mantelletti* sono in fine quelle corde intrecciate che si mettono sotto le funi, con le quali è ormeggiata la galea, acciocchè non si rodano e rompano, toccandosi e raschiandosi.

*Mantelletti de' portelli*. MANTELETS DES SABORDS. *PORT-LIDS*. Sono specie di battenti e imposte (Fig. 233) che chindono e otturano esattamente i portelli. Sono attaccati in alto con due bandelle *b b* e battono nella soglia inferiore. Si fanno di asse forti, foderate d' altre tavole più sottili che s' incrociano con le prime al di dentro, o sono insieme unite con chiodi vicini disposti a rombo. Si aprono tirando dall' interno della nave dei paranchini o piccoli paranchi attaccati a corde chiamate *amanti* de' portelli, le quali passano per due buchi aperti nel bordo della nave sopra i portelli, e si annodano a due campanelle *c c* che sono fitte al basso del mantelletto per di fuori. Si chiudono mollando queste corde e tirandone un' altra la quale è annodata ad una campanella fitta sulla facciata interna del mantelletto. Per l'ordinario i mantelletti si dipingono di rosso al di dentro: il di fuori è incatramato come il resto del bordo, e sono guerniti di rascia all' intorno per chiudere meglio ogni passaggio all' acqua.

I mantelletti non si mettono se non che alla batteria bassa delle navi di linea per chiuderli quando il mare è grosso, e supera la loro altezza o per l' agitazione delle onde o per l' inclinazione della nave.

Alla seconda batteria delle navi e alla batteria delle fregate si mettono i *mantelletti falsi*, de' quali si dirà più sotto.

Anche i portelli dei remi hanno una specie di mantelletti che servono a chiudere queste aperture quando si naviga, per gli stessi motivi. Questi d'ordinario sono sostenuti da bandelle foggiate a ferro di cavallo, poste lateralmente e da quella parte, sicchè quando sono aperti s'appoggiano al bordo del bastimento ( Fig. 290 ).

*Mantelletti falsi*. FAUX MANTELETS. *False port-lids*. Chiamansi volgarmente e impropriamente *portelli falsi*. FAUX SABORDS. Sono specie di imposte fatte d'asse sottili d'abete, foderate da altre simili interne che s'incrociano con le prime, per chiudere all'occasione la batteria delle fregate e la seconda batteria delle navi. I falsi mantelletti non hanno gangheri e si applicano al loro posto come telaj. Hanno nel mezzo un buco rotondo abbastanza ampio perchè vi possano passare dei cannoni. Questi telaj sono coperti al di fuori di tela catramata o dipinta in rosso scuro, che verso il mezzo si conforma in un tubo o manica lunga un piede o diciotto pollici, perchè vi passi il cannone, intorno al quale si serra questa manica con del comando per impedire che ne' grossi colpi di mare l'acqua non entri per questa via nella nave.

I mantelletti falsi de' portelli posti più all'indietro dove sono le stanze degli ufficiali, sono divisi al di sopra del cannone, e la parte superiore si ripiega sull'inferiore per dare aria e luce alle stanze (Fig. 234).

Un' altra specie di mantelletti falsi è simile alla precedente, ma senza buco rotondo per il passaggio del cannone. Chiamansi anche questi, ma impropriamente, *portelli falsi* ( FAUX SABORDS ), e servono a turare esattamente i portelli della seconda batteria e della batteria delle fregate, quando si danno alla banda per carenarle. In questo caso si calafatano all'intorno con tutta esattezza. Questi chiamansi *falsi portelli di carena* ( FAUX SABORDS DE CARÈNE), per distinguerli dagli altri che chiamansi *falsi portelli di campagna* (FAUX SABORDS DE CAMPAGNE ).

*Mantelletti falsi* ( FAUX MANTELETS. *Dead-lights* ) per le finestre di poppa. Sono imposte posticce da applicarsi alle finestre di poppa, per chiuderle interamente in mar grosso, e per impedire che il mare non entri, sfondando le finestre o vetriate.

MANTICCHI Ven. V. *Mantiglie*.

MANTICHIERA ( Ven.) *di mezzana*. *Bracci del pennone di una vela di palendra*. BRAS D'UNE VERGUE DE FORTUNE. *Braces of the square-sail-yard in sloops, smacks etc.*

MANTIGLIE, s. f. pl. *Menticchi*. BALANCINES. *Lifts*. Sono due corde che sostengono i due capi di ciascun pennone, e servono a tenerlo orizzontale o in bilancia quando egli è nella sua situazione ordinaria, o pure a tenerlo più alto da una parte che dall'altra. Se si consideri il pennone come la base di un triangolo isoscele, le due mantiglie ne formano gli altri due lati. Quindi si scorge che le mantiglie sono appropriate ai pennoni delle vele quadre, le quali sono sospese all'albero pel loro punto di mezzo, e fanno con esso una croce.

Il modo con cui si allestiscono nelle navi le mantiglie di ciascun pennone è il seguente ( Fig. 52, 53, 54). Nella figura 52 le lettere *a a* mostrano una mantiglia del pennone di maestra o di trinchetto: le lettere *b b* indicano una mantiglia della granda o piccola gabbia, di che si darà tra poco la descrizione. Nella figura 53 veggonsi le mantiglie de' tre pennoni quadri di una nave, uno sopra l'altro, cioè pennone basso, di gabbia e di pappafico: sono tutte notate con le lettere *d d*. Nelle due prime figure le mantiglie sono vedute pel traverso della nave: nella figura 54 le mantiglie sono vedute lateralmente o nel verso della lunghezza della nave, e tutte separatamente sono marcate con le loro lettere corrispondenti. Nella descrizione seguente delle mantiglie si osservi la figura 54.

1.° *Le mantiglie del pennone di maestra* ( LES BALANCINES DE LA GRANDE VERGUE. *The main lifts*) *b* sono fermate a circa un piede dall'estremità del pennone da tutte e due le parti; indi ciascuna passa per una taglia doppia di paranco allacciata ad un occhio di ferro o chiodo a occhio, piantato sotto la testa di moro dell' albero di maestra; di là passa nella taglia posta a capo del pennone, dal quale ritorna per passare nell'altro raggio della taglia doppia: finalmente il capo della corda, sul quale si ala per manovrare la mantiglia, passa per il buco del gatto della gabbia, e viene ad allacciarsi al basso della seconda sartia anteriore dell'albero di maestra.

2.° *Le mantiglie di trinchetto* ( LES BALANCINES DE MISAINE. *The fore lifts* ) *d* passano appunto come le precedenti.

3.° *Le mantiglie della gran gabbia* (LES BALANCINES DU GRAND HUNIER. *The main-top lifts*) *f* sono incappellate ciascuna per una

delle sue estremità ad una caviglia su d'una bugna infariore della vela di pappafico, a cui servono di scotte: di là ciascuna passa in un bozzello semplice incocciato all'estremità dal pennone; indi per un altro bozzello semplice ch' è sotto le barre di pappafico; poi per uno de' piccoli buchi fatti nel tavolato della gran gabbia, e viane ad allacciarsi ad un tacchetto affisso alla terza sartia davanti dell'albero di maestra. Queste mantiglie, che servono di scotte al pappafico, si soappellano o si sciolgono dalla caviglia alla bugna dalla vela quando il pappafico è ammainato, ed allora si fanno star ferme sulla testa di moro dell' albero di gabbia, o a delle caviglie che sono affissa alle barre di pappafieo a lato delle loro taglie o bozzelli.

4.° *Le mantiglie della piccola gabbia o parrocchetto* ( LES BALANCINES DU PETIT HUNIER. *The fore-top lifts* ) *h* sono passate come qualle della grao gabbia.

5.° *Le mantiglie del pappafico di maestra* ( LES BALANCINES DU GRAND PERROQUET. *The main-top gallant-lifts*) *k* sono incappellate ad una caviglia ch' è all'estremità del pannone; si passano per un bozzello o per una radancia ch' è incocciata all' incappellatura dell' albero, e si allacciano le loro estremità alla barra di pappafico.

6.° *Le mantiglie del piccolo pappafico* ( LES BALANCINES DU PETIT PERROQUET. *The fore-top gallant lifts* ) *m* sono disposte come le precedenti.

7.° *Le mantiglie di verga secca* ( LES BALANCINES DE LA VERGUE SÈCHE. *The cross-jack-lifts* ) *q* sono ferme ad un occhio di ferro posto sotto la testa di moro dell'albero di mezzana; passano pei bozzelli posti all' estremità della verga secca; di là per un bozzello incocciato allo stesso occhio cui è annessa la parte ferma; iodi par un buco del tavolato della gabbia di mezzana: si allacciano ad un tacchetto dentro bordo, dirimpetto alla sartia di mezzana. Oltre queste mantiglie, la verga secca ha due manovre sempre fisse, le quali servono a sostenerne lo sforzo, chiamate *mustacchi* ( MOUSTACHES ).

8.° *Le mantiglie di contrammezzana* ( LES BALANCINES DU PERROQUET DE FOUGUE. *The mizen-top lifts* ) *s* sono passata come quelle delle gabbie.

9.° *Le mantiglie di belvedere* ( LES BALANCINES DE LA PERRUCHE. *The mizen-top gallant-lifts* ) *u* sono allestite come le mantiglie del grande e piccolo pappafico.

Uoa manovra chiamata *martinetto* ( MARTINET) serve di mantiglia al pennone di mezzana.

10.° *Le mantighe di civada* ( LES BALANCINES DE LA CIVADIÈRE. *The sprit-sail lifts* or *lifts of the sprit-sail yard* ) *x* s'incappellano ad una caviglia alla bugna bassa della controcivada, cui servono di scotte, a quando questa vela non serve ad altre caviglie poste alla cima di bompresso. Di là passano ciascuna per un bozzello semplice posto all' estremità del pennona di civada; iodi per un altro bozzello sempline ch' è stroppato alla testata dell' albero di bompresso; discendono lungo quest'albero, passano nella rastrelliara di bompresso, e vengono finalmente ad allacciarsi al collare del grande straglio, sotto il parapetto del castello di prora. Oltre queste mantiglie, il pennone di civada ha due manovre fisse che chiamansi *mustacchi*, simili a quelli di verga secca.

11.° *Le mantiglie di controcivada* ( LES BALANCINES DE LA CONTRE-CIVADIÈRE. *The sprit-top-sail lifts* ) *y* hanno alla loro estremità uno stroppo che s'incoccia oel capo del pennone; passano poi io una radancia o in un bozzello ch' è stroppato all' estremità del bastone di flocco, e si allacciano al violino di bompresso.

*Contrammantiglie* o *false mantiglie*. FAUSSES BALANCINES. *Preventer-lifts*. Sono corde semplici che servono a raddoppiare le mantiglie de' bassi pennooi, pei tempi burrascosi o pei combattimenti. S' incocciano con una gassa all' estremità del loro pannone; passano par un bozzello semplica sull'incappellatura dell'albero, e discendono sul castello, dove si dà volta alle stesse verso il piede dell' albero.

12.° *Mantiglia di ghisso*. BALANCINE DE GUI. *Topping-lift*. È un paranco che serve a sostenere l' estremità esteriore del ghisso nei brigantini e altri bastimenti a vele auriche, come geolette, sloop ecc. Questa mantiglia è composta d'una taglia doppia di paranco incocciata alla testata dell'albero, e di una taglia semplice incocciata all' estremità del ghisso, sullo stroppo della quale l' estremità della mantiglia sta ferma; passa poi successivamente nel raggio inferiore della taglia doppia, io quello della taglia semplice incocciata all' estremità del ghisso; ritorna e passa nel raggio più alto della taglia doppia; il suo tirante o vetta, che discende lungo l' albero, si manovra e si allaccia al piede di qoest' albaro ( Fig. 52 *e e*). Vedasi l' articolo *Auriche*.

MANTI *senali*. V. *Senali*.

MANTO, s. m. *Amante*. *Mante*. Itague. Itacle. Etague. *Tie* or *tye*. Sorta di fune, colla quale si legano l'antenna e le vele. V. *Amante*.

MANUBRJ (s. m. pl.) *del cantiere*. Manivelles. *Latino-books*. *Winches*. Manovelle di legno delle quali se ne ha buon numero pei frequenti usi di alzare e muovere pesi o legnami.

MANUELLA (Ven.) *della tromba*. V. *Brimbala*.

MAONA, s. f. Mahonne. *Mahone*. Nome di una sorta di nave turchesca a foggia di galera o piuttosto di galeazza.

MAPPE (s. f. pl.) *di ferro*. *Castagnuole di ferro*. Etrieux de fer. *Iron stirrups*. V. *Staffe*.

*Mappe dei portelli*. Pentures des sabords. *Port-hinges*. V. *Bandelle*.

MARABUTTO, s. m. *Marebotto*. Marabout ou maraboutin. Termine di galera. È una vela minore della borda, e si adopera con i venti forti e gagliardi.

MARANGONE, s. m. *Legnajuolo*.

*Marangon di grosso* (Voce Ven.). *Falegname*. *Maestro d'ascia*. Constructeur. Charpentier. *Carpenter*; *ship-builder*.

*Marangon di sottile* (Voce Ven.). *Stipettajo*. Tabletier. Ébéniste. *Cabinet-maker*. Lavorare di quadratura.

*Marangon di rimesso* (Voce Ven.). *Legnajuolo che lavora d'impiallacciatura* (Ouvrage de placage, de lambrissage. *Joiner*; *veneering*; *a sort of joyner's work*), che cuopre i lavori fatti di legname dozzinale con legno più nobile segato sottilmente.

MARANGONI, s. m. pl. *Palombari*. Plongeurs. *Divers*. Così chiamansi gli uomini che fanno professione di tuffarsi sott'acqua, e che hanno acquistata l'abitudine di restarvi qualche tempo senza patire, e perciò atti a ripescare le cose cadute in mare, ed a racconciare qualche rottura nel fondo delle navi. Ven. *Scimiotti*.

MARCIA (s. f.) *d'una nave*. Marche d'un vaisseau. *The head way of a ship*. È la velocità comparativa o assoluta della nave, nel suo moto progressivo per l'acqua.

*Questa nave ha la marcia sopra di noi* (Ce vaisseau a la marche sur nous. *That ship sails swifter than ours*), cioè va più velocemente.

*Nave costruita per la marcia* (Vaisseau construit pour la marche. *A vessel built for a fine sailor* or *for fast sailing*), cioè, costruito coll'oggetto che riesca veloce.

*Ordine di marcia*. Ordre de marche. *Order of sailing*. V. *Ordine*.

MARCIAPIEDI, s. m. pl. Marchepieds. *The horses* or *foot-ropes of a yard*. Ven. *Zappapiè*. Corde poste sotto i pennoni, che servono ai marinaj per posarvi i piedi, quando si tengono col ventre sul pennone per serrare o sciogliere le vele, per prendere o sciogliere un terzeruolo, per ispingere o ritirare i buttafuori delle bonette (Fig. 246). Ogni marciapieda è composto di due pezzi di corda *a a*, ciascuno de' quali è incocciato a una delle estremità del pennone *c c*, per mezzo d'una gassa o d'un occhiatto. Ciascuna di queste corde, venendo verso il mezzo del pennone, attraversa le radance che sono fermate alle staffe dei marciapiedi *b b*, cioè a corde corte annodate di tratto in tratto sul pennone, per sostenere i marciapiedi. Si stroppa all'estremità di ciaschedun marciapiede una piccola bigotta, a ne' bochi di due di queste bigotte si passa una sottile cordicella *e a*, per tesare il marciapiede.

*Marciapiedi per la schiena*. Sauvegarde ou marchepied pour le dos. *Life-lines*.

*Marciapiedi della testa del pennone*. Marchepied de taquets de pointure. *Horses of the yard arms*.

*Staffe de' marciapiedi*. Étriers des marchepieds. *The stirrups of a horse* (Fig. 246 *b b*).

*Corridori de' marciapiedi*. Rides des marchepieds. *The laniard of a horse* (Fig. 246 *e e*).

MARCIARE, v. n. Marcher. *To sail*; *to sail swiftly*; *to have fresh way through the water*. Significa il moto con cui una nave s'avanza e solca il mare, per l'impulsione del vento nelle vele. Quando si dice semplicemente che *una nave marcia*, s'intende ch'essa va velocemente.

*Nave che non marcia, che marcia malamente*. Vaisseau qui ne marche pas, qui marche mal. Qui marche comme une charrette ou comme une rouée. *A bad sailor*. Tutte frasi per indicare la marcia lenta d'un bastimento.

*Marciare in linea*. Marcher en ligne. *To sail in a line*. Dicesi di una squadra, le cui navi marciano sulla stessa linea seguitandosi.

*Marciare in tre colonne*. Marcher sur trois colonnes. *To sail in three lines*. È fare strada in tre linee parallele o tre colonne con le navi d'una squadra o d'un'armata.

Ciascuna di queste colonne è composta di una divisione dell'armata: la prima o *il corpo di battaglia* ( LE CORPS DE BATAILLE. *THE CENTRE OF A FLEET OF MEN OF WAR* ) è situata nel mezzo, e tutte la navi di cui è composta sono ordinata in linea retta, secondo la loro lunghezza; le une nelle acque delle altre. Le due altre divisioni chiamate *la vanguardia* ( L'AVANT-GARDE. *THE VAN OF A FLEET OF MEN OF WAR* ) sono situate l'una alla destra, l'altra *la retroguardia* ( L'ARRIÈRE-GARDE. *THE REAR OF A SQUADRON OF MEN OF WAR*) alla sinistra, e tutte disposte nello stesso modo. V. *Colonna*.

MARE, s. m. MER. *SEA*. Si prende in varie significazioni.

*Mare*, per agitazione dell'acqua del mare.

*Essere divorato, mangiato dal mare*. ETRE MANGÉ PAR LA MER. *TO BE BURIED IN THE SEA*. Quando tutto il corpo del bastimento è come sepolto alternativamenta tra le grandi elevazioni dell'onde.

*Vi è molto mare, vi è mar grosso*. IL Y A BEAUCOUP DE MER. IL Y A GROSSE MER. *THERE IS A GREAT SEA; THE SEA RUNS HIGH*. Vuol dire che il mare è molto agitato. Dicesi nello stesso senso, *il mare è altissimo*, *il mare si alza come le montagne* ( LA MER EST TRÈS-HAUTE. LA MER EST HAUTE COMME LES MONTS. *THE SEA RUNS MOUNTAINS HIGH* ). Si dice ancora *il mare è forte* ( LA MER EST MALE. *THERE IS A ROUGH SEA* ).

*Mare quieto o in calma*. MER CALME. *A CALM OR SMOOTH SEA*.

*Il mare è bello*. LA MER EST BELLE. *THE SEA IS SMOOTH*. Si dica quando è placido, senza onde e con piccolo vento.

*Il mare s'acquieto*. LA MER EST TOMBÉE. *THE SEA IS ABATED*. Quando si diminuiscono le onde.

*Il mare è corto*. LA MER EST COURTE. *THERE IS A SHORT SEA*. Quando le onda non percorrono uno spazio grande, o si succedono da vicino, come ne' mari tra le isola e negli stretti. Le navi travagliano più col mare corto di quello che col mare lungo.

*Il mare è lungo*. LA MER EST LONGUE. *THERE IS A LONG SEA*. Quando le onde percorrono una grande astensione.

*Abbiamo grosso mare per prua*. NOUS AVONS UNE GROSSE MER DE L'AVANT. *WE HAVE A GREAT HEAD-SEA*. Quando il bastimento è tormentato da grossa onde che arrivano dalla parte di prua.

*Avevamo mar grosso dal Nord Ovest*. NOUS AVIONS UNE MER DE NORD-OUEST. *WE HAD A GREAT SEA SETTING TO SOUTH-EAST OF FROM THE NORTH-WEST*.

*Il mare si fonda* (LA MER SE CREUSE. *THE SEA RISES, AND RUNS CROSS*), cioè le onde s' ingrossano, e lasciano tra di loro degli avvallamenti profondi.

*Il mare biancheggia e fa pecorelle o cavalloni*. LA MER BLANCHIT *ou* MOUTONNE. *THE SEA FOAMS OR FROTHES*. Quando le onde spinte da vento fresco si rompono tra di loro, e fanno una schiuma bianca.

*Il mare si rompe*. LA MER BRISE. *THE SEA BREAKS*. Quando le onde urtano con violenza in qualche scoglio e si spezzano.

*Colpo di mare*. COUP DE MER. *THE SHOCK OF A WAVE OF THE SEA STRIKING A SHIP VIOLENTLY; A HEAVY SEA BREAKING*. Quando in mar grosso l'onda viene a percuotere con violenza nel corpo del bastimento.

*Mare di corte onde*. MER CLAPOTEUSE. *A SEA RUNNING IN HEAPS; A VERY ROUGH TURBULENT SHORT SEA*. Movimento vivace del mare con onde corte, e che succedono l'una all'altra con brevi intervalli di tempo.

*Mare di lunghe onde, sorde, lente*. MER HOULEUSE. *A SWELLING SEA*. Quando le onde non si spezzano e che continuano molto dopo cessato il vento che le ha prodotte. Ven. *Mar vecchio*.

*Mare*. MER. *SEA* OR *TIDE*. Si dice per *marea*.

*Mare grande*. *Marea grande*. MER DE MALINE. *SPRING-TIDE*.

*Vi è stallia di mare*. LA MER EST ÉTALE. *IT IS A SLACK WATER OR IT IS BETWEEN FLOOD-TIDE AND EBB-TIDE*. Quando il mare è pieno, ed è nel momento che non ascende nè discende.

*Il mare è molle*. MOLLE MER. *SLACK WATER, AT THE LOWEST OF THE TIDE*. Il momento in cui essendo basso ed avendo terminato di abbassarsi, non comincia a rialzarsi.

*Il mare va crescendo*. LA MER RAPPORTE. *IT IS FLOOD OR FLOWING WATER*. È nell'intervallo tra i quarti e i plenilunj o novilunj quando le maree cominciano ad accrescere di flusso e di riflusso ogni giorno dalle maree morte alle maree grandi.

*Il mare ha perduto*. LA MER A PERDU. *THE TIDE HAS FALLEN; IT IS FALLING WATER OR IT IS EBB*. Quando si è abbassato.

*Mare alto*. HAUTE MER. *HIGH WATER OR HIGH TIDE*. *Mare basso*. BASSE MER. *LOW TIDE*. Sono i due stati della marea, quando il mare è del tutto asceso o del tutto abbassato.

*Mare pieno*. MER PLEINE. *HIGH WATER* OR *HIGH TIDE* OR *THE HIGHEST* OR *THE FLOOD*. È lo stesso che *mare alto*.

*Tenere il mare*. TENIR LA MER. *TO KEEP THE SEA; TO HOLD OUT IN THE OFFING*. Continuare la crociera senza toccar porti.

*Uomo di mare*. HOMME DE MER. *A SEA-FARING MAN*. Intendesi un uomo che professa per mestiere la navigazione, ed è abile in quello.

*Lupo di mare*. LOUP DE MER. Espressione volgare per indicare un uomo pratichissimo del mestiere di mare, ardito nella manovra, e accostumato alle burrasche.

*Gittare in mare*. JETER A LA MER. *TO THROW* OR *HEAVE OVER BOARD*.

*Cadere in mare*. TOMBER A LA MER. *TO FALL OVER BOARD*.

*Mare di leva*. MER HOULAUSE. *SWELL* OR *THE SEA; A SWELLING SEA*. È quando il mare fa lunghe e grosse onde, le quali si sollevano lentamente e sordamente, e non si rompono.

*Mare vivo o corte lame e burrascoso*. CLAPOTAGE. *TURBULENT MOTION OF THE SEA* OR *RUNNING IN HEAPS*. È un movimento vivo del mare che si solleva in onde piccole, corte e serrate le une contro le altre, sicchè si succedono vivacemente venendo da più parti, e danno alla nave delle agitazioni irregolari e incomode. Si prova d'ordinario questo mare ai margini dei banchi, ne'luoghi delle correnti o ad una costa che sia molto insenata, nella quale il vento dal largo raccoglie le onde.

*Mare traverso*. MER A TRAVERS. *THE SEA ON THE BEAM*. È quando il mare percuote nei fianchi del bastimento che naviga.

MAREA, s. f. MARÉE. *TIDE*. Movimento regolare e periodico delle acque dell'Oceano, per cui il mare si alza e si abbassa alternativamente due volte al giorno, e forma due correnti in senso opposto, una ascendendo verso le coste, che si nomina *flusso* (FLUX. *THE FLOOD* OR *FLOOD-TIDE*), l'altra discendendo che si chiama *riflusso* (REFLUX. EBBE OU JUSANT. *EBB* OR *EBB-TIDE*).

Non si può dubitare che la luna non sia la cagione del flusso e riflusso, poichè questi due moti hanno un rapporto esatto e costante con que' della luna intorno al nostro globo. Il sole vi contribuisce anch'esso, ma per la sua grande distanza dalla terra, non ha sulle maree se non che un effetto debole e secondario, aumentando o diminuendo l'elevazione delle acque, secondo ch'egli è in opposizione o in congiunzione con la luna. Questo fenomeno si spiega per la scambievole tendenza che hanno tra di loro i corpi celesti, dimostrata da tutte le osservazioni astronomiche, e nominata da Newton *gravitazione universale* o *attrazione*.

Stante questo principio che non si può non ammettere, dopo che i progressi fatti nell'astronomia lo dimostrarono conforme a tutti i moti degli astri, come la luna gravita verso la terra, così la terra e tutte le sue parti gravitano verso la luna, o, ciò che è lo stesso, ne sono attratte; parimente la terra e tutte le sue parti gravitano o sono attratte dal sole, e quindi deduconsi i fenomeni delle maree. Quando, per esempio, la luna passa pel meridiano del mezzo del grande Oceano atlantico, la massa intera di fluido che ricuopre il globo è attratta dalla luna per una quantità impercettibile, relativamente alla totalità della massa, ma bastante a far sì che le acque abbandonino per un certo tratto le coste de'due opposti margini dell'Oceano, ed accorrano verso il mezzo dello stesso mare; ed ecco ciò che produce il *riflusso* o *la marea discendente*. Quando l'astro ha passato il meridiano, e si trova all'orizzonte dello stesso luogo, diminuendosi la forza attraente, le acque tendono a rimettersi al loro livello, e cadendo per la loro gravità, ritornano verso i margini che avevano abbandonati; e quindi si ha *il flusso* o *la marea ascendente*. La luna poi per la sua rivoluzione giornaliera passando al punto del meridiano opposto per diametro al primo, attrae le parti che sono sotto lo stesso meridiano, con forza maggiore di quella con cui è attratto il centro del globo: l'Oceano o l'emisfero opposto all'astro è attratto con forza minore, debbe dunque allontanarsi dal centro con una forza presso a poco eguale a quella dell'emisfero inferiore. Quindi si spiega con tutta l'evidenza, come l'elevazione delle acque del mare succeda nello stesso istante ne'punti opposti dello stesso meridiano, cioè al di sotto del luogo dove si trova la luna, e nel punto del globo che è diametralmente opposto: dal che risultano due flussi e due riflussi in ventiquattr'ore e quarantanove minuti, tempo della rivoluzione giornaliera della luna intorno alla terra.

Questo ragionamento è molto succinto per un fenomeno così immenso; ma si può consultare per maggiori cognizioni sopra ciò, l'articolo *Flusso e riflusso* nell'*Enciclopedia*

fatto dal celebre Dalembert. Noi, compendiando ciò che dice quell' illustre geometra, ci limiteremo a render conto delle circostanze e dei fenomeni principali delle maree.

In tutti i mari vasti, e dove il moto delle acque non è ritardato da isole, da promontorj, da stretti o altri simili ostacoli, si osservano tre periodi nella maree; cioè, il periodo giornaliero, il periodo mensuale ed il periodo annuo.

Il periodo giornaliero è di ventiquattr'ore e quarantanove minuti, nel qual tempo il flusso succede due volte, ed altrettante il riflusso dal momento del passaggio della luna pel meridiano, sino al suo ritorno allo stesso meridiano.

Il periodo mensuale consiste in questo, che le maree sono maggiori ne' novilunj e ne' plenilunj, ovvero nelle congiunzioni, di quello che nelle quadrature; o per dire più esattamente, le maree sono maggiori in ciascuna lunazione, quando la luna è a circa diciotto gradi al di là delle nuove e piene lune, e sono minori quando essa è a circa diciotto gradi al di là del primo e dell'ultimo quarto. Tale ritardo è cagionato dal moto della terra e dalla forza d'inerzia, per cui le acque conservano per un certo tempo l'impressione che hanno ricevuta, prima di cedere ad una nuova opposta impressione.

Il periodo annuo porta che negli equinozj le maree sono maggiori verso i novilunj e pleniluoj, e quelle de' quarti ancora sono maggiori di quello che nelle altre lunazioni dell'anno; al contrario ne' solstizj le maree delle lune nuove e piene non sono così grandi come nelle altre lunazioni dell'anno; laddove le maree de' quarti di luna sono maggiori di quello che nelle altre lunazioni.

Nel periodo giornaliero si osserva ancora, 1.° che l'alta marea arriva alle rade orientali più presto di quello che arrivi alle occidentali; 2.° che tra i due tropici pare che il mare vada da Levante a Ponente; 3.° che nella zona torrida, a meno che non vi sia qualche ostacolo particolare, l'alta marea arriva nello stesso tempo ai luoghi che sono sotto lo stesso meridiano; laddove nelle zone temperate essa arriva più presto ai luoghi di minore latitudine, che a quelli di maggiore; ed oltre al 65.° di latitudine il flusso non è sensibile.

Nel periodo mensuale si osserva, 1.° che le maree vanno crescendo dalle quadrature alle congiunzioni, e decrescendo da queste alle quadrature; 2.° quando la luna è nelle congiunzioni o alle quadrature, la marea alta arriva più tardi di quello che se la luna vada dalle congiunzioni alle quadrature: al contrario quando la luna va dalle quadrature alle congiunzioni, il tempo della marea alta arriva più presto; 3.° se la luna si trova nell'emisfero australe o nel boreale, l'alta marea non arriva per questo più tardi alle spiagge settentrionali.

Finalmente nel periodo annuo si osserva, 1.° che le maree del solstizio d'inverno sono maggiori di quelle del solstizio d'estate; 2.° che le maree sono tanto maggiori quanto la luna è più vicina alla terra: o sono più grandi, quando, poste le altre cose pari, la luna è nel perigeo, cioè quando si trova nella sua minima distanza dalla terra: poi sono tanto maggiori, quanto la luna è più vicina all'equatore; ed in generale le maggiori di tutte le maree accadono quando la luna è insieme all'equatore, perigea, e nelle congiunzioni; 3.° finalmente ne' paesi settentrionali le maree delle lune nuove e delle piene sono nell'estate maggiori alla mattina che alla sera.

Tutti questi fenomeni si spiegano perfettamente per le posizioni rispettive del sole e della luna, e pei loro effetti d'attrazione, or concorrenti insieme, ed or tali che scambievolmente in parte distruggonsi.

Il mare Caspio, il mar Nero, il mare Mediterraneo, il mar Bianco, il mar Baltico non hanno affatto, o quasi affatto maree sensibili, perchè questi mari sono una specie di laghi che non hanno coll' Oceano una comunicazione immediata e considerabile: ed il calcolo dimostra che l'elevazione delle acque debb'essere tanto minore, quanto meno esteso è il mare nel quale essa succede.

La cognizione delle maree è essenzialissima ai piloti che navigano nell' Oceano e ne' grandi mari soggetti al flusso ed al riflusso: essa indica loro la direzione delle correnti, i momenti favorevoli per entrare ed uscire dai porti, e per ascendere i fiumi. Replicate esperienze fecero conoscere l'ora dell' alta marea, ne' novilunj e plenilunj in diversi porti; e questo è ciò che chiamasi *stabilimento della marea* (ÉTABLISSEMENT DE LA MARÉE. *THE TIME OF HIGH WATER AT ANY PLACE ON THE DAYS OF THE NEW AND FULL MOON*), o *stabilimento d'un porto* (ÉTABLISSEMENT D'UN PORT. *THE SITUATION OF A HARBOUR AND THE TIME OF*

*HIGH WATER IN IT AT FULL AND CHANGE DAYS*). Si hanno delle tavole le quali mostrano lo stabilimento della marea, ne' differenti posti: rilevandosi da queste l'ora del mare alto ne' giorni di nuova luna e di piena luna, si deduce l'ora del mare alto in qualunque altro dato giorno di luna, aggiungendo all'ora dello stabilimento, presso a poco, tante volte quarantanove minuti, quanti giorni sono trascorsi dalla luna nuova o dalla luna piena. Laonde si può sapere, in ogni tempo, a qual ora si avrà il mare alto, ed a quale si avrà basso; quando comincerà a calare, per favorire l'uscita dal porto o la discesa d'un fiume, e quando crescerà; e si profitta di queste cognizioni per iscegliere il tempo d'entrare nel porto o di rimontare il fiume.

Si è detto d'aggiungere a un dipresso quarantanove minuti per giorno pel ritardo delle maree. Questo ritardo soffre delle variazioni; egli è minore nelle congiunzioni, nelle quali non è che di trentacinque minuti, ed è maggiore nelle quadrature, nelle quali è più d'un' ora. Si hanno parimente delle tavole per trovare questo ritardo delle maree per ogni giorno della luna: e i navigatori hanno queste tavole in tutti i libri di pilotaggio e di navigazione che loro sono tra le mani.

Chiamasi *marea* (MARÉE. *TIDE*) nella navigazione la durata del flusso o riflusso: così si dice: Noi *rimontammo* il Tamigi sino a Londra *in una marea*, e significa che si è fatto quel viaggio nell'intervallo di una marea crescente o nello spazio di circa sei ore. Si dice che s'impiegarono quattro maree a discendere da Bordeaux sino al mare. Un bastimento che naviga profittando di questi moti, dà fondo tosto che la marea cambia e cessa d'essere favorevole, e si mette alla vela per continuare la sua navigazione, quando essa ritorna ad essere favorevole.

I marini usano varie frasi parlando della marea.

*Affrontare la marea, andar contro la marea.* REFOULER LA MARÉE. *TO STEM THE TIDE.* Navigare in direzione contraria al moto delle acque per la marea.

*Aspettare che la marea cali per progredire il suo viaggio.* ETALER LA MARÉE. *TO TIDE IT, THAT IS, TO PURSUE A SHIP'S COURSE BY MEANS OF THE TIDE WITH A FOUL WIND ANCHORING DURING THE INTERVALS OF THE CONTRARY TIDE.*

*Andare a vela col favore della marea e col vento non favorevole.* CAJOLER LA MARÉE. *TO DRIVE WITH THE TIDE AGAINST THE WIND.*

*Grandi maree.* GRANDES MARÉES OU MALINES. *SPRING-TIDES.* Sono quelle delle nuove e delle piene lune, le quali si elevano più alte e sono più rapide.

*Maree morte.* MORTES MARÉES. *NEAP-TIDES OF DEAD NEAP.* Sono quelle del secondo ed ultimo quarto della luna, le quali riescono basse e lente.

*Corrente rapida del mare tra due terre per la marea.* RAS DE MARÉE. *A RACE OF CURRENTS, OR TIDE-GATE.*

*Marea alta, piena.* HAUTE MARÉE, MER PLEINE. *HIGH WATER OF THE HIGHEST OF THE FLOOD.*

*Marea bassa.* MARÉE BASSE OU MER BASSE. *LOW WATER.*

*La marea cala.* LA MER REFOULE. *THE TIDE EBBS; THE WATER FALLS.*

*Marea e contrammarea.* MARÉE ET CONTREMARÉE. *TIDE AND HALF-TIDE.*

*Marea che ha la direzione del vento.* MARÉE QUI PORTE DU MEME COTÉ QUE LE VENT. *LEEWARD TIDE.*

*Marea contraria al vento.* MARÉE CONTRAIRE AU VENT. *WINDWARD TIDE.*

MAREGGIARE, v. n. *Aver male di mare.* MAL DE MER. *SEA SICKNESS.* È un mal di cuore, e un male stare in generale, accompagnato da vomito, cagionato dal moto del bastimento, quasi in tutti quelli che navigano sul mare per la prima volta. Questo male non ha quasi mai veruna conseguenza pericolosa, e di rado dura più di due o tre giorni; ma mette in una tale oppressione ed in uno scoraggiamento più forte di quello che faccia una malattia seria. Vi sono alcuni che non possono metter piede sopra un bastimento di mare senza provare quest'incomodo, e non hanno pausa che negl'intervalli di calma; ma questi sono casi rari.

Si può apportare a questo male qualche sollievo col cedro e col caffè, e soprattutto col coraggio onde non lasciarsi opprimere dallo stesso male: bisogna in quella circostanza darsi del movimento, e stare nell'aria libera. Si trova nell'*Enciclopedia* il seguente rimedio pel vomito di mare.

» M. Rouelle trovò che l'etere o il liquore etereo di Frobenio è un rimedio eccellente contro tale malattia. Questo liquore calma il vomito, facilita la digestione degli alimenti, in quelli ch' essendo soggetti a tale disturbo, sono costretti di privarsi di nutrimento per un tempo assai considerabile.

Per prevenire quest' incomodo, basterà prendere dieci o dodici gocce d'etere stillate sullo zucchero, che s' ingajarà turandosi il naso affinchè non esali; o pure si comincerà dal mescolare l'etere con dieci o dodici parti d' acqua; si agiterà la mescolanza affinchè esso s' incorpori per mezzo di poco zucchero in polvere, ch' è atto a ritenere l' etere e renderlo più miscibile coll' acqua, e si beverà una piccola cucchiajata di questa mestura che impedirà il vomito o il disturbo dello stomaco, cagionato dal moto del mare. »

MARETTA, s. f. LAVÉE DE LA MER. *Swell of the sea*. E quando il mare non è grosso, ma fa le onde spesse e spumose, e travaglia assai il bastimento. Per lo più si dice dei porti o luoghi dove la nave fa stazione.

MARGHERITA, s. f. MARGUERITE. *A messenger. Far marghrrita. Passar la margherita sulla gomona.* FAIRE MARGUERITE SUR LE CABLE. *To clap a messenger on the cable.* Si chiama margherita una corda che si allaccia, in certi casi, sul mezzo di una manovra, perchè serva, tirandola con forza, ad aumentare e facilitare l' effetto di detta manovra. Si adopera questo mezzo particolarmente per ajutare a levare l'ancora, quando essa si tiene troppo aderente al fondo. Si può far margherita in due modi.

Il primo è il seguente (Fig. 248): s'incoccia una corda 11 a un punto della gomona che tiene l'ancora al fondo, facendo fare due giri a questa corda intorno alla gomona, e allacciando l' estremità della corda alla gomona, con una sagola nel modo rappresentato nella figura sopraccitata. Alando con forza di braccia sulla corda o margherita, si aggiunge nuova forza alle altre per levare l' ancora.

Nel secondo si allaccia la margherita all' albero di trinchetto, o a un tal altro luogo fisso nella nave ( Fig. 247 *u* ); essa serve di tirante, passando pei raggi di una o due taglie incocciate sulla gomona *r*, *r*, e di un' altra taglia legata all' albero di maestra; essa si arma all' argano *x*; con ciò si ottiene una forza molto considerabile. Si mettono più o meno taglie e raggi secondo la forza di cui si crede esservi bisogno.

Se si volesse levar l' ancora coll' ajuto della sola margherita, senza servirsi del viradore, allora s' incorrerebbe la margherita all' albero di maestra, e si armerebbe all' argano grande.

MARINA, s. f. MARINE. *Navy and marine.* 1.° Si abbraccia con questo vocabolo tutto ciò che ha relazione al servizio di mare, sia per la navigazione, per la costruzione delle navi, pel loro armo ed equipaggiamento, e pel commercio marittimo, sia per rispetto ai corpi degli ufficiali civili e militari, ed a tutti quelli che sono impiegati per servizio de' porti, degli arsenali e delle armate navali; quindi questo articolo si riferisce ad un' infinità di altri i quali riguardano le differenti parti della marina: 2.° intendesi per *marina* l' insieme di tutte le navi ed altri bastimenti e munizioni navali che appartengono allo stato, per servire alla difesa dai nemici o per attaccarli, a proteggere il suo commercio marittimo, o a distruggere quello de' suoi nemici. In questo senso si dice la marina di Francia, la marina d' Inghilterra, che si distingue poi in *marina militare* e *marina mercantile* ( MARINE MILITAIRE, MARINE MARCHANDE ): 3.° parimente si esprime col termine di *marina* la collezione delle cognizioni e delle arti necessarie alla costruzione, all' armo, all' equipaggiamento delle navi, alla loro navigazione. Questa scienza è molto ampia e ne abbraccia molte altre. Tutte le scienze matematiche, la meccanica, l' idrodinamica, la statica, l'astronomia, la fisica, vi hanno relazione, come ancora la maggior parte delle arti e de' mestieri più comuni.

La marina di Francia è governata dall'autorità del ministro della marina, il quale dirige non solamente le operazioni delle armate navali, in pace e in guerra, e tutto ciò che riguarda il militare, ma ancora il commercio marittimo de' porti della Francia, quello con tutti i paesi stranieri, quello delle colonie francesi ed il loro governo ed amministrazione. Gl' impiegati nel servigio della marina, sia civile, sia militare, sono sotto i di lui ordini, come ancora da lui dipende tutto ciò che costituisce il regolamento e l' amministrazione de' porti e degli arsenali. I principali stabilimenti di marina dello stato sono i porti di Brest, di Tolone, di Rochefort e l' Oriente. Alcuni dei principali porti di commercio hanno anch' essi degli stabilimenti di marina dello stato, come Bordeaux, le Havre, Dunkerque ecc.

Il corpo militare di marina è composto di viceammiragli, contrammiragli, capitani, luogotenenti, insegne di navi. I ranghi e le facoltà e funzioni di ciascheduno di questi ufficiali ed il loro grado sono esposti ai relativi articoli.

Le spese, le finanze e gli approvvigionamenti della marina sono diretti e sopravveggiati da un certo numero di ufficiali civili.

L'iscrizione marittima de' marinaj, la navigazione mercantile ecc. sono regolate e sopravvegghiate dai commissarj all'iscrizione marittima, dai sottocommissarj e preposti, stabiliti ne' diversi porti, sotto l'autorità degli ordinatori de' porti di Brest, Tolone, Rochefort e dell'Oriente; o pure dai commissarj principali de' porti secondarj dai quali dipendono.

MARINAJO, s. m. *Marinaro. Navicellajo. Barcajuolo. Nocchiero.* MARINIER. MATELOT. *SAILOR. MARINER. SEAMAN. BARGEE. WATERMAN.* Nome generico d'ogni guidator di nave in mare. Uomo che va a navigare e sa il mestiere.

*Marinaj di un rancio.* CEUX QUI MANGENT AU MEME PLAT, QUI FONT GAMELLE. *MESSMATES.* Sono quelli che fanno insieme compagnia. V. *Gamella.*

*Marinaj del castello di prua.* MARINIERS DU CHATEAU D'AVANT. *CASTLE-CREW.*

*Marinaj del bosmano.* Ven. *Sottopenese.* MARINIERS DU CONTRE-MAITRE. *THE SAILORS BELONGING TO THE BOATSWAIN.* Sono i marinaj addetti particolarmente a coadjuvare il bosmano.

MARINARESCA, s. f. collettivo. Tutti i marinari che servono al governo di una nave. Significa ancora l'arte marinaresca.

MARINARESCO, add. che appartiene all'arte di marinaro, o generalmente alla marineria.

*Alla marinaresca:* secondo l'arte o la maniera de' marinaj.

MARINERIA, s. f. L'arte del marinaro. Moltitudine di gente addetta a quest'arte.

MARINO, s. m. MARIN. *SEAMAN OR SEA-FARING MAN; A SAILOR.*

*Gran marino.* GRAND MARIN. *AN EXPERIENCED SEAMAN.* *Marino* si dice d'un uomo che frequenta il mare, o è al servizio della marina. Quando poi si dice *un buon marino* o *gran marino*, si parla d'un uomo assai esperto nel mare. Questo epiteto appartiene egualmente a un marinajo e ad un generale.

*Marino d'acqua dolce.* MARIN D'EAU DOUCE. *A FRESH WATER JACK.* È un epiteto che si dà per derisione ad un uomo nuovo nel mestiere del mare.

MARINO, add. MARIN. *ANY THING BELONGING TO THE SEA OR BORN FROM THE SEA.*

*Sale marino.* SEL MARIN. *SEA-SALT.*

*Vitello marino.* VEAU MARIN. *SEA-CALF.*

*Piede marino.* AVOIR LE PIED MARIN. *TO HAVE SEA-LEGS OR SEA-SHOES.* E l'esser fermo sul bastimento quando è agitato dal mare.

*Gruppo marino.* NŒUD MARIN. *A CARRICK-BEND, A PROPER SAILOR'S KNOT.* V. *Gruppo.*

MARITTIMO, add. MARITIME. *MARITIME; MARITIMAL; NAVAL; MARINE—OF OR BELONGING TO THE SEA.*

*Affari marittimi.* AFFAIRES MARITIMES. *MARINE AFFAIRS.*

*Servizio marittimo.* SERVICE MARITIME. *NAVAL SERVICE.*

*Potenze marittime.* PUISSANCES MARITIMES. *MARITIME POWERS.*

*Coste marittime.* COTES MARITIMES. *SEA-COASTS.*

MARRE (s. f. pl.) *d'un'ancora. Potte d'un'ancora.* PATTES D'UNE ANCRE. *FLUKES OF AN ANCHOR.* Sono le estremità de' bracci o della parte curva d'un'ancora, le quali sono destinate ad entrare nel fondo del mare, e sono fatte a forma di triangolo. V. *Ancora.*

MARTELLO, s. m. MARTEAU. *A HAMMER.* Strumento di ferro per uso di battere e di picchiare. Le sue parti sono tre; l'occhio, ch'è un foro o apertura per lo più nel mezzo di esso, dove si ferma il manico; la bocca, ch'è quella parte con cui si batte per piano; e la penna, ch'è la parte stiacciata che dicesi taglio, ed è opposta alla bocca. Il manico suol essere di legno.

*Martello a dente. Martello da legnajuoli.* MARTEAU A DENT. *CLAW-HAMMER OR FID-HAMMER.* È con bocca piana quadrangolare che serve a picchiare, e colla penna stiacciata e augnata, divisa pel mezzo e piegata alquanto all'ingiù, per metterla a lieva e cavar chiodi; questa sì fatta penna si chiama *granchio.* A grossi martelli di questa fatta si dà anche il manico di ferro.

*Martello da tromba.* MARTEAU A POMPE. È piccolo e col manico di ferro; ha due granchi, uno all'estremità del martello come il precedente, e l'altro all'estremità del manico, per estrarre diversi piccoli chiodi.

*Martello di balestriglia.* MARTEAU D'ARBALÊTE. CROSS. Un pezzo misurato e corrente nel bastone della balestriglia, che serve a dirigere la vista dell'osservatore per prendere le altezze degli astri. V. *Balestriglia.*

MARTINETTO, s. m. *Drizza di mezzana.* MARTINET. MARTINET D'ARTIMON. *PEEK-HALIARD OF THE MIZEN.* È una manovra che serve di mantiglia al pennone di mezzana. Siccome il pennone di mezzana è inclinato all'orizzonte, esso non ha mantiglia; ma la sua

estremità superiore è sostenuta da un martinetto. L' antico modo di attrazzare questa vela è il seguente:.

All' estremità di una corda s' impiomba un bozzello, nella girella del quale si fa passare un pezzo di corda, e alla sua estremità s' impiombano due bozzelli. Si fanno passare per questi, due piccole corde, e ciascuna d' esse va a fermarsi, a distanze eguali, verso la cima al pennone di mezzana; sicchè questa manovra forma sul pennone quattro rami, indi due che si riuniscono in un solo cavo. L' altra estremità del primo e principale cavo passa per un bozzello nell' incappellatura dell' albero di contrammezzana; indi per un buco della gabbia; e discendendo lungo la sartia posteriore di mezzana, va ad allacciarsi ad un tacchetto posto dirimpetto alla stessa sartia.

Si hanno delle manovre simili per tutti i pennoni analoghi alla mezzana delle navi; come sono quelli delle vele maestre dei brigantini, degli slops, dei cutteri, delle goelette, e i pennoni a corna di varj bastimenti olandesi, come le galiotte ed altri.

Si è poi reso più semplice il martinetto di mezzana nelle navi da guerra, nelle quali egli consiste in una sola corda ch' è fermata sull' incappellatura dell'albero di contrammezzana, o all' indietro della testa di moro dell'albero di mezzana; passa per un bozzello posto alla cima del pennone di mezzana; ritorna a passare per un bozzello posto vicino alla sua estremità ferma; indi per un buco della piattaforma di gabbia; e discendendo lungo la sartia posteriore di mezzana, si allaccia ad un tacchetto posto di facciata alla stessa sartia.

MASCELLAJ, s. m. pl. *Mezzanili de' boccaporti. Soglie.* Vassolles. Chabranles. *Coamsing of the hatches.* Sono le intelajature a battente, che formano i quattro lati dei boccaporti, alle quali s'adattano i coperchi o quartieri che servono a chiuderle.

MASCHERETTO, s. m. Macrée. Mascaret. *A tide-gate or bore.* Fenomeno violento di marea, che accade allo sbocco d'alcuni fiumi, al principio del flusso, il quale consiste in un'elevazione forte e subitanea d'un' onda, cagionata da un gran volume d'acqua che viene dall'alto mare nel montare della marea, e s' ingolfa in qualche passo molto rinserrato, dove incontra lo sbocco di un fiume o di corrente opposta al mare che ascende. Quest'onda elevata a cinque o sei piedi si rompe con violenza ne' luoghi ove è poca altezza d'acqua, e lungo le sponde del fiume, in modo da fracassare le barche e battelli che vi si trovano, se non vi si fa attenzione mettendoli al coperto dietro a qualche punta di terra per cui resti deviata la forza di questa corrente; mette in pericolo i bastimenti che sono sul ferro, e li fa arare sulle loro ancore; ne rompe anche le gomone, facendo colare a fondo i piccoli bastimenti o ancorati o alla vela. Se ne ha l' avviso dall' epoca nota di questa marea, e da uno strepito sordo che si senta di lontano, per cui si prendono anticipatamente le dovute precauzioni. Questo fenomeno per altro non accade se non che in certi tempi, nelle congiunzioni ed in certi passaggi e risvolte d' alcuni fiumi, nel qual numero sono il Gange, il fiume delle Amazoni ed altri ancora, come la Senna, la Garonna, la Loira e qualche volta la Charente.

MASCHETTE. V. *Mastiette.*

MASCHIO, s. m. *Dado.* Tenon. *A tenant or tenon.* E l' estremità di un legno foggiata a modo di potere entrare ed esattamente occupare un incavo di simile figura fatto in un altro legno o pietra, che si chiama la *mortisa* o Ven. *Bussola.*

*Maschio della ruota di poppa.* Tenon de l'étambot. *Tenon of the stern-post.* È un maschio fatto nell' estremità inferiore della ruota di poppa, per farlo entrare nell' incastro o buco preparato nell'estremità della chiglia, ed unire insieme questi due pezzi.

*Maschio degli alberi. Maschio dell'albero di bompresso.* Tenon des mats. Tenon du mat de beaupré. *Tenon of the bowsprit.* È un maschio quadro che si forma nella cima degli alberi maggiori, dell' albero di bompresso e degli alberi di gabbia, per adattarvi la testa di moro o cappelletto.

*Maschi dell'ancora.* Tenons de l'ancre. *Nuts of the anchor.* Sono due grossezze di ferro sotto la cicala nel luogo dove si mette il ceppo, che servono a legar meglio e contenere i due pezzi che formano il ceppo, nei quali sono intagliati due incastri, cui si adattano i maschi suddetti. Per questo modo il ceppo non può trascorrere sul fusto dell'ancora.

*Maschio del timone.* Meche du gouvernail. *The main-piece of the rudder.* È il pezzo principale del timone, alla cui testa sono i buchi per le manovelle. Questo pezzo, unito all'altro chiamato *il rovescio del timone* (Le safran du gouvernail. *The after-piece of the rudder*), forma l'intero timone.

MASCOLI. V. *Agugliotti.*

MASSA (s. f.) *della ruota del timone*. CILINDRE DE MARCHE DE LA ROUE DU GOUVERNAIL. *Barrel of the wheel*. V. *Timone*.

MASTIO (s. m.) o *maschio*. AME DE MÉTAL POUR REMPLIR QUELQUE VIDE. Strumento solido di metallo o d'altra materia, per uso d'inserirsi in anello o in altro strumento vôto ad esso corrispondente.

*Mastio* o *maschio della vite*. VIS. *A screw*. Il cilindro di ferro o di legno in cui sono intagliati i pani della vite maschia, per invitare una madrevite, un dado o un galletto.

MASTIETTE (s. f. pl.) o *mastietti* (s. m. pl.). *Maschette*. Ven. *Galtelle*. JOUTEREAUX ou FLASQUES DES MATS. *Cheeks of the masts*. Sono pezzi di rovere larghi e piatti che si appongono agli alberi bassi a livello della loro incappellatura, secondo l'altezza a cui si vuole stabilire la gabbia, onde sostengano le barre maestre della stessa: s' incassano nell' albero, indi s' inchiodano insieme con de' chiodi o perni che attraversano l'albero, e si ribadiscono sopra viere. Si aggiungono ancora a ciascun mastietto de' chiodi di otto o dieci pollici per assicurarli vie più agli alberi. Questi pezzi sono ritondati abbasso e quadri in alto, formando in questa parte e all' infuori una larghezza che sporge. Le due mastiette formano così con la lapazza dell' albero una specie di canale aperto, nel quale si colloca e si fa scorrere l' albero di gabbia, quando si vuole elevare al suo luogo (Fig. 269, 216 *d d*). V. *Galtelle*.

*Mastiette dello sperone*. JOUTEREAUX DE L'ÉPERON ou COURBES DE JOUTEREAUX. *Cheeks of the head*. Sono quattro bracciuoli situati sul davanti della nave, due a sinistra e due a destra, sull' estremità delle due più basse incinte, per fortificare la gorgiera e lo sperone, e legare queste parti con i fianchi della nave: un ramo di ciascuno di questi bracciuoli s' inchioda sul fianco della nave sulle tavole della bordatura sotto le cubie: l'altro ramo va diminuendosi di grossezza, e, seguendo a un dipresso lo stesso contorno delle voltigliole, termina al piede della figura o lione ch' è stabilito sull' alto dello sperone (Fig. 275 E E).

MASTRA, s. f. Ven. *Fogonadura*. ÉTAMBRAI. *The partners of a mast or capstern*. Diconsi mastre certi pezzi di legno quadri traforati nel mezzo con un buco rotondo, che si collocano sopra i ponti delle navi per il passaggio degli alberi, dell' argano e delle trombe; e per estensione di significato si dà questo nome allo stesso buco.

Una mastra è formata di due pezzi tagliati a squadra da un lato, e incavati nel mezzo dall' altro lato a forma di mezzo cerchio. Questi due pezzi, posti uno a lato dell' altro sul sito del ponte, per cui dee passare l' albero o l' argano, vi lasciano un buco rotondo un poco maggiore dell' oggetto che dee passarvi liberamente, particolarmente parlando degli alberi.

Le mastre s' appoggiano, s' incastrano e s' inchiodano ai bagli più vicini, e sono messe a livello con le tavole del ponte.

Al di sopra ed all' intorno della mastra di un albero o di una tromba, si forma una sponda di legno circolare, intorno alla quale s' inchioda una tela incatramata o incerata che, inchiodata coll' altro suo lembo all' albero o alla tromba, serve ad impedire che l' acqua non passi nell' intervallo tra la mastra stessa e l' albero o la tromba in essa contenuta.

*Pezzo da mastra*. PIÈCE D'ÉTAMBRAI. *A piece of timber fit for partners*. S' indicano con questo nome i pezzi di legname i quali per la forte loro dimensione di larghezza sono atti a servire nella costruzione delle navi, per formare mastre da alberi.

La buca per cui passa l' albero chiamasi *mastra*. Quella buca nella volta di poppa per cui passa il timone si chiama *losca del timone* (LOUVE. JAUMIÈRE. *The helm-port*).

*Mastre delle boccaporte* diconsi alcuni legni rilevati sopra la coperta intorno alle boccaporte, affinchè l' acqua che si sparge in coverta non caschi a basso. Servono anche per comodo d' incastrarvi sopra i quartieri.

MASULITO, s. m. Scialuppa indiana, le cui bordature sono intrecciate e cucite con fili d'erbe, e le sue calafatature sono di alga.

MATAFFIONI, s. m. pl. RABANS DE TETIÈRE, D'ENVERGURE. RABANS DE FAIX. MATAFIONS. *Rope-bands, head-lines*. È termine di galea e di bastimenti latini. Ne' bastimenti a vela quadra diconsi *gaschette*. Sono trecce di sfilarza, chiamate *trinelle*, che passano negli occhietti della testa d' ogni vela per inferirla stabilmente al pennone o antenna.

MATASSA, s. f. ÉCHEVEAU. *A skain*. Certa quantità di fili avvolti sull' aspo o sul guindolo, che si dispone per attortigliarli e farne i cordoni o legnuoli.

MATATURA. Voce dell' uso. V. *Alberatura*.

MATERA, s. f. V. *Madiere*.

MATO (s. m.) *da pozzi* (Ven.). *Tromba*. POMPE. *Pump*. Tromba portatile con cui si solleva l' acqua dai pozzi o luoghi bassi.

MATTONE, s. m. È la fune che si attacca all' anello che sta nel carro dell' antenna all' albero maestro della galera.

MAULIO (Ven.), s. m. BEC DE CORBIN. *Rave-hook, ripping-iron.* V. *Becco corvino.*

MAZZA, s. f. MASSE. *Maul.* Vi sono delle mazze di ferro, dagl' Inglesi propriamente dette *mauls*, e delle mazze di legno propriamente dette *commanders*. Le mazze di ferro *n* (MASSES DE FER) (Fig. 227) sono magli di ferro col manico pure di ferro, del peso da otto a quindici libbre, che servono a conficcare grossi chiodi per legare insieme i pezzi di costruzione. Le mazze di legno *o* (MASSES DE BOIS) sono una specie di grossi magli fatti di legno pesante e compatto, come il legno santo o l' elce, che servono a cacciare a forza delle biette o delle linguette ne' cantieri di costruzione, o e' raddobbi ecc.

*Mazzuola da calafato.* MAILLET DE CALFAT. *Caulking-mallet.*

*Mazzuola da fasciare.* MAILLET A FOURRER. MAILLOCHE A FOURRER ou A GARNIR. *Serving-mallet.*

*Mazzuola di legno.* MAILLET DE BOIS. *Wooden mallet.*

MAZZAMURRO, s. m. MACHEMORE ou MACHEMOURE. *Bread-dust; the crumbs of sea-bisket; the remains of broken biscuit.* Tritume e rottame di biscotto che oggi dicesi *macinaturo*. Ven. *Frisoppo*. Questi frammenti non debbono entrare nella razione de' marinaj, ma il mazzamurro di cui s' infrangono ancora più minutamente i pezzi, serve pel nutrimento delle bestie e del pollame.

MAZZAPICCHIO, s. m. *Battipalo. Berta.* BLIN ou BÉLIER. *A wooden machine used to drive the wedges under a ship's bottom, when she is to be launched or for such like purposes.* Pezzo di legno quadrato, sul quale sono inchiodate attraverso e ad angoli retti più barre guernite d' impugnature a destra e a sinistra. Un numero di uomini maneggiando insieme questa macchina ed operando di concerto, la impiegano a spingere avanti qualche oggetto, sul quale fanno cadere la percossa (Fig. 70). Vi sono de' mazzapicchi o battipali che sono guerniti di corde in vece di barre. I costruttori si servono di questo strumento per far entrare delle biette o conj di legno sotto la chiglia di un bastimento che si voglia varare.

MAZZETTI, s. m. pl. Nome di due pezzi di legno di una barca o battello, che servono a legare le coste con le due corde del davanti.

MENALE, s. m. *Vetta. Tirante.* CORDE D'UN ENGIN. GARANT. *Fall of a tackle.* Fune che si fa passare attorno a' raggi delle taglie per tirare i pesi.

MENALI (s. m. pl.) *obbliqui.* COUPLES DÉVOYÉES. *Flaring frames.* Gli scarmi e gli allungatori de' forcacci, i quali sono tagliati a sguancio per adattarsi alla figura degli estremi della nave.

MEOLI (Ven.), s. m. pl. Bracciuoli sottili che servono a sostenere lo sperone delle galee.

MEOLO (Ven.), s. m. *Gorgiera.* GORGÈRE DU TAILLEMER. *The upper and inner part of the knee of the head; a knee bolted close to the stem outwards.* È un bracciuolo di fortissime dimensioni, ad angolo ottuso, che si applica alla ruota di proa, e sporge dalla stessa sopra la linea d' acqua, e serve di sostegno e di fondamento a tutto lo sperone.

MERIDIANO, s. m. MÉRIDIEN. *Meridian.* Circolo massimo della sfera terrestre che passa pei poli, per lo zenith e pel nadir; taglia l' equatore ad angoli retti, e divide il globo in due emisferi, uno orientale, l'altro occidentale. I meridiani sono infiniti di numero, perchè qualunque punto si muti verso Est o verso Ovest, il meridiano si muta. Dicesi meridiano perchè quando il sole passa per esso, è mezzodì. I gradi di longitudine si numerano dal meridiano di convenzione stabilito in un paese; onde è che altri contano il primo meridiano a Londra, altri a Parigi, altri a Tenariffa.

MERLINARE, v. a. MERLINER. *Merlinare una vela.* MERLINER UNE VOILE ou LE POINT D'UNE VOILE. *To marl a sail.* È cucire la vela con merlino alla ralinga ne' luoghi delle bugne, delle scotte, delle patte di bolina, per rinforzarli.

MERLINO, s. m. *Forzino.* MERLIN. LUZIN. *Marline.* Specie di spago o funicella di tre fili, ciascuno de' quali insieme attorti, ha due linee e mezzo in tre di circonferenza. Serve a fare delle piccole legature, per cucire le ralinghe alle vele ne' siti dove hanno a soffrire maggiori sforzi.

*Merlino catramato o merlino nero.* MERLIN GOUDRONNÉ ou MERLIN NOIR. *Tarred marline.*

*Merlino bianco.* MERLIN BLANC. *White marline.*

*Merlino da tre.* LUZIN, MERLIN A TROIS FILS. *Housing, house-line.*

*Merlino da due.* MERLIN A DEUX FILS. *Marline.*

*Merlini per allocciar le bonnette.* GARCETTES DES BONNETTES. *The keys or buttons of a bonnet.*

MESCHIZZA (Ven.), add. *Acqua meschizza.* EAU SAUMATRE. *BRAKISH WATER.* L'acqua mista di salsa e dolce, come si trova in vicinanza delle foci de' fiumi al mara.

MESE a *serrapennoni* (Ven.). CARGUE-FONDS. CARGUE-BOULINE. *ALL KIND OF BUNT-LINES AND LEECH-LINES.* V. *Imbrogli.*

METACENTRO, s. m, MÉTACENTRE. *METACENTER.* Termine d'architettura navale. È il punto più alto a cui portando il centro di gravità del bastimento, esso si tenga fermo e diritto nell'acqua tranquilla.

Intendesi con questo termine nell'architettura navale un punto o una specie di centro di moto della parte immersa del bastimento alla vela, il qual punto per la stabilità dello stesso debb'essere sopra il centro di gravità. Per conseguenza i costruttori debbono determinare questo punto nel piano delle loro navi, per assicurarsi che porteranno bene la vela.

Per trovare il metacentro, bisogna cominciare dal conoscere il centro di gravità del bastimento; indi il centro di gravità della parte immersa, quando vi sia della inclinazione a un lato, per lo sforzo della vela: il metacentro allora si determina per l'incontro o punto d'intersezione di due linee, una delle quali s'innalza dal centro di gravità della nave, perpendicolarmente ai due assi di larghezza e di lunghezza della nave, e l'altra s'innalza dal centro di gravità della parte immersa, quando il bastimento è inclinato verticalmente nella direzione della spinta verticale dell'acqua nella carena.

S'intende agevolmente che il centro di gravità della massa totale della nava debbe essere al di sotto del metacentro, affinchè la nava abbia della stabilità; cioè affinchè abbia la facoltà di reggere alla vela, ed abbia insieme una disposizione costante a raddrizzarsi dall'inclinazione che le dà lo sforzo del vento nella vela.

Basta per questo considerare che in una nave alla vela, lo sforzo di questa, per farla inclinare e mettersi alla banda, s'intende raccolto nel punto del metacentro: che questo sforzo essendo perfettamente bilanciato dalla spinta verticale dell'acqua nella parte immersa della carena (poichè ogni reazione è eguale e direttamente opposta all'azione che la fece nascere) si può riguardare il metacentro come un perno o centro di moto.

La forza che tende continuamente a raddrizzare la nave, sta nella sua massa che si riguarda come riunita ed operante nel suo centro di gravità; la qual forza ha tanto più di efficacia quanto è maggiore la distanza del centro di gravità dal metacentro, dovendosi considerare tale distanza come il braccio della leva sulla quale agisce detta forza. Questa cognizione richiede dei calcoli trascendenti; ma ciò che si è detto basta per far comprendere che quanto più il centro di gravità è abbassato sotto il metacentro, vi è maggiore stabilità; che se l'uno e l'altro fossero riuniti nello stesso punto o alla medesima altezza, non vi sarebbe alcuna stabilità; che la miglior figura che dar si possa alla navi destinate per portare la vela, è quella che più tende a far ascendere il metacentro, a misura che s'inclinano sotto lo sforzo della vela: che quanto è più elevato il forte della nave a discapito della rientrata, tanto più la nava è atta a portar bene la vela.

METRAGLIA, s. f. MITRAILLE. *LANGRAGE OR LANGREL.* Rottami di ferro e simile, onde si caricano i cannoni.

*Carica a metraglia. Carica alla svezzese.* CHARGE A MITRAILLE *ou* CHARGE A LA SUÉDOISE. *CASE-SHOT.* È un'unione di più palle legate da una funicella a foggia di un grappolo d'uva, e contenute da una tela che lo raccoglie a forma di cilindro sopra un fondo di legno rotondo. Se ne carica il cannone, e all'uscire di questo, restando bruciata la tela e le cordicelle, le palle si sparpagliano con grave danno de' bastimenti nemici ai quali arrivano. Altre volte queste cariche a metraglia si racchiudevano in recipienti o scatole di latta; ma ora ciò è fuori d'uso.

METRO, s. m. MÈTRE. È la misura lineare inalterabile ricavata dalla distanza dell'equatore dalla terra ad uno de' suoi poli, presa sulla superficie stessa della terra. Questa distanza per le misure fatte in Francia dagli astronomi Mechain e Dalambre, e per quelle che si fecero, settantatrè anni or sono, nel Perù, dai geometri Bourguer e Condamine, è di piedi parigini 30,784,440. La diecimillionesima parte di tale misura è il metro, il quale perciò corrisponde a piedi parigini 3,078,444, cioè a piedi 3, pollici 0, linee 11 $\frac{1}{3}$ prossimamenta.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Il matro corrisponde | a piedi | di Londra | 3,280,8517 |
| | a *detti* | Veneti | 2,878,5451 |
| | a palmi | di Genova | 4,014,5293 |
| | a *detti* | di Napoli | 3,816,5814 |
| | a piedi | di Milano | 2,297,8733 |
| | a braccia | di Milano | 1,680,85 |

**METTERE**, v. a. e n. METTRE. Si prende in varj sensi e frasi, per indicare la posizione o situazione della nave.

*Mettere la nave in mare.* METTRE LE VAISSEAU EN MER. *To go to sea.*

*Mettere alla cappa.* METTRE A LA CAPE. *To bring to, in a gale of wind.* V. *Cappa.*

*Mettere in panna.* Ven. *Pano.* METTRE EN PANNE. *To bring to.* V. *Panno.*

*Mettere di traverso.* METTRE EN TRAVERS. *To bring to.* È lo stesso che alla cappa.

*Mettere in rada.* METTRE EN RADE. *To go into the road.* V. *Roda.*

*Mettere in rotta.* METTRE EN ROUTE. *To steer the course* or *to stand in the course.* È far servire e governare il bastimento nella sua rotta, dopo che ne fu distolto per qualche accidente o dopo di essere stato in panna.

*Mettere alla banda.* METTRE A LA BANDE. *To heel.* È il far inclinare la nave da una parte.

*Mettere una nave all' acqua. Varare una nave.* METTRE A L'EAU UN VAISSEAU. LANCER UN VAISSEAU A L'EAU. V. *Varare.*

*Mettere una nave sul cantiere.* METTRE UN VAISSEAU SUR LE CHANTIER. *To lay a ship on the stocks.* Intraprenderne la costruzione.

*Mettere le vele al traverso. Bracciare in faccia, mettere in dosso.* COIFFER LES VOILES, METTRE LES VOILES SUR LE MAT. BRASSER LES VOILES A CULER. *To back the sails.*

*Mettere le tavole a torcersi.* PLIER LES PLANCHES. *To bend or supple the planks by heat and moisture.*

*Mettere le tavole o majeri o fasciame per coprire le coste della nave. Bordare la nave.* BORDER UN VAISSEAU. *To plank the ship.*

*Mettere le serrette a mezzo pieno.* VAIGRER DE DEMI EN DEMI. *To place the planks* or *thick stuff half closen, half open.* Vuol dire metterne una sì e una no.

*Mettere lo scorpa all' ancora.* METTRE LA SABATTE A L'ANCRE. *To shoe the anchor.*

*Mettere la trozza.* METTRE LE RACAGE. *To fasten the yards with a parrel.*

*Mettere la lancia o lancetta in mare.* METTRE LA CHALOUPE ou LE CANOT A LA MER. *To set out the boat.*

*Mettere il gavitello all' acqua.* METTRE LA BOUÉE A L'EAU. *To stream the buoy.*

*Mettere i tacchi sotto il primo o la chiglia.* METTRE LES TINS SOUS LA QUILLE. *To lay the blocks under the keel.*

*Mettere i perni o pironi.* CHEVILLER. *To bolt; to drive the bolts.*

*Mettere boe o segnali in vicinanza degli scogli o delle secche.* BALISER. *To put up beacons or buoys in a channel.*

*Mettere borra e carta straccia per la fodera delle navi.* PLOQUER. *To apply the sheathing haire to a ship's bottom.*

*Mettere a bordo.* METTRE A BORD. *To put on board.* Mettere sul bastimento un oggetto, un uomo ecc.

*Mettere a secco.* METTRE A SEC. *To hand all.* È serrare tutte le vele per una burrasca.

*Mettere a terra i malati.* METTRE A TERRE LES MALADES. *To land the sick.*

*Mettersi fuori o al mare.* METTRE DEHORS OU A LA MER. *To put to sea.*

*Mettere fuori un bastone di flocco.* METTRE DEHORS UN BATON DE FOC. *To get out a jib-boom.*

*Mettere fuori un buttafuori.* METTRE DEHORS UN BOUTE-HORS. *To rig out a boom.*

*Mettere della vela.* METTRE DE LA VOILE. *To make sail.* Spiegare qualche vela per mettersi in viaggio.

*Mettere delle linee fuori del bordo.* METTRE DES LIGNES DEHORS. *To put fisching-lines over board.* Il che si fa per pescare soll'amo.

*Mettere della gente a bordo di una presa.* METTRE DU MONDE A BORD D'UNE PRISE. *To put people on board a prize.* V. *Ammarinare.*

*Mettere della gente a terra sopra una costa nemica.* METTRE DU MONDE A TERRE SUR UNE COTE ENNEMIE. *To land people on an enemy's coast.* V. *Discesa.*

*Mettere della gente all' argano.* METTRE DU MONDE AU CABESTAN. *To man the capstern.* Si fa per accrescere la forza movente.

*Mettere della gente ad una manovra.* METTRE DU MONDE SUR UNE MANŒUVRE. *To man a rope.* Quando si vuole eseguire una manovra con maggiore sollecitudine o sicurezza.

*Mettere a luogo delle munizioni e de' viveri ecc.* METTRE EN PLACE DES MUNITIONS, VIVRES etc. *To stow away stores, provisions etc.* Significa stivare, situare ai loro luoghi e depositi questi generi.

*Mettere a luogo l'arcoccia o la ruota di prua.* METTRE EN PLACE L'ARCASSE ou L'ÉTRAVE. *To raise the stern-frame* or *the stem.* V. *Costruzione.*

*Mettere a posto i carabottini.* METTRE EN PLACE LES CAILLEBOTIS. *To lay over the gratings.*

*Mettere al suo luogo il timone. Montare il timone.* METTRE EN PLACE LE GOUVERNAIL. *To ship the rudder.*

*Mettere a luogo inferiore un flocco o una vela di straglio.* METTRE EN PLACE UN FOC *ou* UNE VOILE D'ETAI. *To* *BEND A JIB OF A STAY-SAIL.*

*Mettere in rada.* METTRE EN RADE. *To* *GO OUT OF HARBOUR INTO A NEIGHBOURING ROAD-STEAD.* Uscire dal porto, e mettersi sulla rada per la più pronta partenza al momento che si destina.

*Mettere la manovella del timone al sopravvento o al sottovento.* METTRE LA BARRE AU VENT *ou* SOUS LE VENT. *To* *PUT THE HELM UP* OF *DOWN.* Ciò si fa per orzare o per poggiare.

*Mettere la batteria all' acqua.* METTRE LA BATTERIE A L'EAU. *To* *HEEL* OF *LIE ALONG, SO AS TO BRING THE GUNS INTO THE WATER.* Significa sbandare la nave a modo che la batteria bassa tocchi l'acqua.

*Mettere la prua in rotta.* METTRE LE CAP EN ROUTE. *To* *STEER THE COURSE.* E drizzare il corso secondo la rotta che si vuol tenere.

*Mettere, dare il fuoco ad un bastimento.* METTRE LE FEU A UN BATIMENT. *To* *SET FIRE TO A SHIP.*

*Mettere il nemico tra due fuochi*, come tra due batterie di navi o una batteria da terra e l'altra da navi. METTRE L'ENNEMI ENTRE DEUX FEUX. *To* *PLACE THE ENEMY BETWEEN TWO FIRES.*

*Mettere la bandiera in derno.* METTRE LE PAVILLON EN BERNE. *To* *HOIST THE ENSIGN IN A WEFT.* V. *Derno.*

*Mettere il discolato, il capo di banda all' acqua.* METTRE LE PLAT-BORD A L'EAU. *To* *LIE DOWN UPON THE BEAM ENDS.* Significa sbandare in modo che le estremità de' bagli superiori siano alla superficie dell'acqua.

*Mettere l' equipaggio a tre quarti.* METTRE L'ÉQUIPAGE A TROIS QUARTS. *To* *PUT THE SHIP'S COMPANY TO THREE WATCHES.* È una distribuzione delle guardie o quarti in tre, piuttosto che in due ruoli, come d'ordinario si accostuma. V. *Quarto.*

*Mettere l' equipaggio a mezza razione.* METTRE L'ÉQUIPAGE A DEMI-RATION. *To* *PUT THE CREW TO HALF ALLOWANCE.*

*Mettere i coltellacci o bonette.* METTRE LES BONNETTES. *To* *SET THE STUDDING-SAILS.*

*Mettere i tappi di carrette de' cannoni.* METTRE LES GARBIONS A LA BATTERIE. *To* *COIN THE GUNS, AS IT IS PRACTISED IN BAD WEATHER.* V. *Corrente.*

*Mettere i cannoni in dentro. Trincare i cannoni.* METTRE LES CANONS A LA SERRE. *To* *HOUSE THE GUNS.* V. *Carretta.*

*Mettere i cannoni ai portelli.* METTRE LES CANONS AUX SABORDS. *To* *RUN THE GUNS OUT.*

*Mettere i cannoni nella stiva.* METTRE LES CANONS DANS LA CALE. *To* *STRIKE THE GUNS DOWN INTO THE HOLD.*

*Mettere gli scontri all' argano.* METTRE LES ÉLINGUETS *ou* LINGUETS AU CABESTAN. *To* *PAWL THE CAPSTERN.* V. *Argano.*

*Mettere le barche a bordo o al mare.* METTRE LES EMBARCATIONS A BORD *ou* A LA MER. *To* *HOIST THE BOATS IN* OR *OUT.* E imbarcare lo schifo, la barca o scialuppa, o pure metterla in mare. V. *Morse.*

*Mettere le gabbie a fili.* METTRE LES HUNIERS SUR FILS DE CARET. *To* *STOP THE TOP-SAILS WITH ROPE-YARNS.* Vuol dire serrare le gabbie con fili di spago deboli per spiegarle prontamente al caso. V. *Mettere alla vela.*

*Mettere i guardamani alle scale.* METTRE LES TIRE-VEILLES. *To* *SHIP THE SIDE-ROPES.* V. *Scale.*

*Mettere le vele ad asciugarsi.* METTRE LES VOILES A SEC. *To* *LOOSE SAILS TO DRY.* E lo stenderle, quando sono molli d'acqua, per asciugarle.

*Mettere, inferire le vele ai pennoni.* METTRE LES VOILES EN VERGUE. *To* *BRING THE SAILS TO THE YARDS.*

*Mettere l' ancora di fermo.* METTRE LES ANCRES A DEMEURE. *To* *STOW THE ANCHORS FOR SEA.* E l' ancorarsi in un luogo dove s' intende di rimanere.

*Mettere fuori le sue bandiere.* METTRE SES COULEURS. *To* *HOIST THE COLOURS.*

*Mettere un convoglio al salvo, in sicurezza.* METTRE SON CONVOI EN SURETÉ. *To* *PLACE A CONVOY IN SAFETY.*

*Mettere tutte le forze per rinculare.* METTRE TOUT A CULER. *To* *LAY ALL ABACK.*

*Mettere fuori tutte le vele.* METTRE TOUT DEHORS. *To* *SET EVERY SAIL THAT CAN DRAW.*

*Mettere un bastimento a galla* (METTRE UN BATIMENT A FLOT. *To* *BRING A VESSEL A FLOAT*), cioè rimetterlo a galleggiare dopo che era investito o arrenato.

*Mettere un bastimento in raddobbo.* Ven. *In conza.* METTRE UN BATIMENT EN RADOUB *ou* EN REFONTE. *To* *PUT A VESSEL UNDER A PARTIAL* OF *A THROUGH REPAIR.*

*Mettere un bastimento in quarantina.* Ven. *In contumacia.* METTRE UN BATIMENT EN QUARANTAINE. *To* *PUT A VESSEL UNDER QUARANTINE.* V. *Quarantena.*

*Mettere una sentinella.* METTRE UN FACTIONNAIRE. *To* *PUT ON A SENTRY.*

*Mettere un ufficiale in arresto.* METTRE UN OFFICIER AUX ARRETS. *To* *PUT AN OFFICER UNDER ARREST.*

*Mettersi in latitudine di un capo*, ecc. SE METTRE EN LATITUDE D'UN CAP, etc. *To GET INTO THE LATITUDE OF A CAPE*, etc. Significa situare il bastimento alla stessa latitudine di un capo o promontorio.

*Mettere un uomo ai ferri.* METTRE UN HOMME AUX FERS. *To PUT A MAN IN IRONS.* V. *Menette*.

METTERE (v. a. è n.) *alla vela*. APPAREILLER. *To GET UNDER SAIL, TO SET SAIL*. È fare tutte le disposizioni necessarie per uscire con una nave da un porto o da una rada dov'essa è ancorata, e per far viaggio. Una nave all'ancora essendo girata al vento o alla corrente, se ve n'è, può trovarsi, relativamente a queste due forze, in differenti posizioni le quali richiedono differenti precauzioni per appareechiarsi o mettersi alla vela. S'indicheranno qui le principali. La prima operazione da farsi generalmente è di salpare l'ancora seconda di posta, se la nave sia ormeggiata a barba di gatto, e di virare sull'altr'ancora per mezzo dell'argano e del viradore, finchè siasi a picco della stessa.

1.° *Mettere alla vela in un luogo deve non vi sia corrente, quando la nave è girata in faccia al vento, e che si vuol abbattere alla sinistra per fare la sua rotta.*

Ridotta l'ancora a picco, si braccerranno a destra i pennoni davanti, ed a sinistra quelli di maestra e di mezzana; indi si dovranno spiegare, cazzare ed issare le gabbie e la vela di contrammezzana, mettere la manovella del timone a sinistra, e far virare nello stesso tempo con forza all'argano, per isbarbare l'ancora dal fondo. Tosto ch'essa avrà lasciato, la nave comincerà ad abbattere alla sinistra, e si può accelerare questo movimento, spiegando i flocchi. Quando la nave avrà voltato abbastanza per ricevere il vento nella gabbia di maestra e nella vela di contrammezzana, che sono orientate al più presso a sinistra, si potrà far servire la vela di gabbia di trinchetto e le altre vele ancora, che fossero a proposito, per far rotta se si ha fretta; altrimenti sarà meglio di restare in panna, sino a tanto che l'ancora sia affatto in alto, ad oggetto di agevolare l'operazione di cappunarla e d'imbrigliarla al bordo. In questo tempo, se la nave fosse troppo disposta a poggiare, si farà cazzar la mezzana per contrabbilanciare lo sforzo de' flocchi.

2.° Se nella posizione testè mentovata si volesse, mettendo alla vela, abbattere a destra, non vi sarebbe che da invertire l'operazione precedente, e prendere nella spiegazione sinistra per destra, e destra per sinistra.

E da osservare che in questi apparecchi si mette la manovella del timone dal lato dal quale si vuole che la nave si abbatta, quantunque l'effetto ordinario del timone sia all'opposto: la ragione si è, che sino al momento di far servire le vele, la nave, avendo il vento in prua e le vele sull'albero, cammina necessariamente all'indietro, e rincula; e si vedrà all'articolo *Timone*, che ogni qual volta la nave indietreggia, il timone fa un effetto contrario a quello che produce quando la nave si avanza.

3.° *Mettere alle vele quando si è col vento e con la marea per prua, e abbattere alle sinistre per fare la sua rotta.*

Si dee manovrare come nell'art. 1.°, fuorchè in questo caso bisogna mettere la manovella del timone a destra, a cagione della corrente la quale, venendo dalla prua verso poppa, agisce sul timone, come se la nave avanzasse.

4.° *Mettere alla vela nella posizione precedente, e abbattere a destra per fare la sua rotta.*

Si dee invertire la spiegazione precedente, oppure, ciò che vale lo stesso, manovrare come nell' art. 2, con questa sola differenza, che bisogna mettere la manovella a sinistra a motivo della corrente.

*Annotazione sopra i due casi precedenti.*

Se la nave rinculando avesse velocità maggiore della corrente, lo che è raro, converrebbe considerare la corrente come nulla, e governare come se non ve ne fosse. Se la corrente prendesse la nave di traverso, converrebbe parimente governare come se non vi fosse corrente.

Quando fa vento molto fresco e che si possa far rotta col solo trinchetto, si bracciano i pennoni davanti, sempre dal lato opposto a quello sul quale si vuol abbattere; si spiega soltanto o il parrucchetto o la gabbia di trinchetto senza cazzarla nè issarla, e tosto che la nave fa la sua abbattuta, si orienta e si fa servire il trinchetto.

5.° *Mettere alla vela una nave girata alla corrente e che riceve il vento in modo che può battere nelle vele.*

Si tengono le gabbie e la contrammezzana serrate con deboli fili, per potere ad un tratto far loro ricevere il vento, tagliandoli quando l'ancora ha lasciato. Si issano nello stesso tempo queste tre vele e

si orientano in modo che possano ricevere il vento. Fatti questi preparamenti, si vira con forza all' argano, sino a tanto che l'ancora sia a picco. Allora si cazza la gabbia di trinchetto e la contrammezzana, e continuando a virare all' argano con vivacità per istaccare l' ancora, s' issa nello stesso tempo un flocco, o si cazza la mezzana, secondo che si vuole far poggiare la nave, o farla orsare e andare al vento. Se si abbia fretta di far rotta immediatamente, si cazza anche la gran gabbia, e si mettono fuori tutte le vele nello stesso tempo, ed allora si solleva l' ancora, e si cappona come si può. Se non si ha fretta, si finisce di levare l'ancora, mettendosi in panna e governando con poche vele.

Bisogna aver attenzione, in questa pratica di mettere alla vela, di tenere, quanto si può, l' ancora e la gomona dalla parte di sopravvento, perchè la nave essendo sottovento della sua gomona o in panna, o facendo rotta, deriva dal lato opposto alla sua ancora, e per conseguenza la lascia libera, ed allora essa si leva facilmente; laddove se la nave sia al sopravvento dell' ancora, essa deriverebbe sopra la gomona la quale, sfregandosi contro il bordo, darebbe molta fatica a virare sull' argano; e si anderebbe a rischio d'impegnare il ceppo dell'ancora sotto il tagliamare della nave.

Nel caso che vi sia fretta assoluta, non si perde il tempo a salpare l' ancora; si taglia la gomona, o anche si abbandona lasciandola scorrere da un capo all' altro, e si fa rotta, orientando tutte le vele che la nave può sostenere.

6.° *Mettere alla vela in un luogo dove non si ha spazio bastante per abbattere essendo alla vela.*

Manovrando, come negli esempj precedenti, secondo la posizione della nave, rispetto al vento o alla marea, si passerà un gherlino o un' ansiera per uno de' portelli di dietro della nave, dal lato opposto a quello sul quale si vuol abbattere; si assicura questo gherlino fuori della nave a qualche punto fisso, e virando sopra il gherlino all' argano, si faciliterà l' abbattuta della nave. Quando essa avrà abbattuto abbastanza, si faranno servire le vele, mollando il gherlino.

7.° *Mettere alla vela in un colpo di vento o in un caso forzato, senza levare le ancore.*

Si bracceranno i pennoni-davanti e di dietro, come negli esempj precedenti, secondo che si vuol fare abbattere a destra o a sinistra. Si passerà un gherlino per uno de' portelli posteriori della nave, dal lato opposto a quello sul quale si vuol abbattere. Si annoda il gherlino alla gomona che tiene la nave sorta, avendo avuta attenzione di filare o di tagliare l' altra gomona, se la nave era ormeggiata in due. Si tesa quel gherlino all' argano; s' issano i flocchi e si spiega la gabbia di trinchetto, che dee essere bracciata dalla parte del gherlino. Dopo ciò si filerà o si taglierà la gomona che ritiene la nave, e si virerà a forza all' argano sul gherlino, sino a tanto che la nave sia abbattuta abbastanza: allora si orienteranno tutte le vele che si possono metter fuori, e, tagliando o filando prontamente il gherlino, si metterà tosto la nave in rotta.

8.° *Mettere alla vela in un porto o in un fiume dove la nave si trova impegnata tra molti bastimenti.*

Dopo d' aver salpata l' ancora, conviene alarsi avanti con dei cavi che si portano successivamente da un bastimento a un altro, e non orientare le vele, se non che quando la nave siasi affatto disimpegnata da tutti gli altri bastimenti.

*Mettersi alle vele, far vela* (Appareiller), esprime la partenza di un bastimento. *Facemmo vela da Tolone.* Nous appareillames de Toulon. *We got under sail from Toulon etc.*

*Mettere una vela a sacco. Imbrogliare una vela. Far cartoccio.* Bourser une voile. *To haul up the clues of a sail.* E raccogliere una vela soltanto con le caricabugne, sicchè essa pensoli col suo mezzo, e faccia poco effetto, essendo avvicinate le bugne al pennone, e per conseguenza non essendo nè cazzata nè murata. Si corre col *trinchetto a sacco* (sous la misaine boursée), quando si vuol fare poco cammino. Questa disposizione non può aver luogo se non che col vento largo o in poppa.

*Mettere il ceppo a un' ancora. Inceppare un' ancora.* Enjaler une ancre. *To stock an anchor, to fix the stock upon an anchor.* V. *Inceppare.*

*Mettere in molle delle botti.* Combuger des futailles. *To rince our casks.* Risciacquar le botti con acqua, affinchè il legno si gonfi un poco, e le fessure si chiudano, se ve ne sono, o pure per nettarle o per levar loro il cattivo odore, ciò che si fa anche risciacquandole con vino o acquavite.

MEZZANA, s. f. Artimon. *Mizen.*

*Albero di mezzana.* Mat d'artimon. *Mizen-mast.* È il nome di quello degli alberi di

una nave ch' è più verso l' indietro, ed è minore degli altri, ed è pure il nome del di lui guernimento. Quest' albero ha d'ordinario la sua scassa sul primo ponte nelle navi da guerra francesi. Nelle navi inglesi egli ha il suo piede al fondo della stiva. La di lui posizione è circa ai tre quinti della distanza compresa tra l' albero di maestra e la perpendicolare della ruota di poppa, venendo dall' albero maestro all' indietro. Egli ha una gabbia e una testa di moro, come l' albero di maestra e come quello di trinchetto; sopra questo l' albero di contrammezzana, e al di sopra quello di *belvedere* (De la perruche).

L' albero di mezzana porta una vela detta anch' essa di mezzana o d' artimone, la di cui forma è particolare e differente dalle altre vele della nave. Il suo pennone è applicato obbliquamente all' albero con una estremità abbassata verso il davanti della nave, e l' altra elevata verso l' indietro. Essa ha, in luogo di mantiglia, una manovra che chiamasi *martinetto*, la quale assicura l' estremità superiore, e si manovra dal basso, per mezzo di due corde chiamate *orze*, le quali sono fermate al basso del pennone, e lo tirano l' una a destra, l' altra a sinistra contro le sartie dell' albero di maestra.

Veggonsi nelle navi di differenti nazioni due sorte di vele di mezzana: le une di forma triangolare, infatti col loro lato maggiore a tutta la lunghezza del pennone, le altre hanno la forma di trapezio: queste s' inferiscono col loro lato superiore alla parte del pennone ch' è indietro dell' albero, ed un altro de' loro lati è fermato lungo l' albero. Queste ultime vele di mezzana, chiamate mal a proposito col nome di *mezzane all' inglese*, sono poco usate: le altre si nominano *mezzane alla francese*.

La vela di mezzana si nomina semplicemente *la mezzana*. Essa è molto utile per far venire la nave al vento, e per navigare al più presso, ma non serve col vento in poppa.

Quest' albero porta, oltre il pennone di mezzana, un altro pennone posto sotto la gabbia, la cui forma e posizione sono simili a quella delle vele quadre. Questo serve di punto fermo, per cazzare la contrammezzana ch' è posta di sopra. Questo pennone dicesi *verga secca*, perchè non porta vela. Vergue sèche ou vergue barrée. *The cross-jack-yard.*

Non è questo il luogo di spiegare il cordame e la guernitura di quest' albero, del pennone, della vela di mezzana, della verga secca, dell' albero di contrammezzana, della sua vela, dell' albero di belvedere e della sua vela. Si troveranno le descrizioni delle manovre a questo appartenenti agli articoli *Sartie*, *Paterasi*, *Stragli*, *Mantiglia*, *Bracci*, *Trozze*, *Orze*, *Mustacchi*, *Imbrogli*, *Scotte*, *Mure*, *Drizze*, *Paranchi di terzaruoli*, ecc.

*Mezzanetta di barca pescareccia d' arringhe.* Artimon d'une buche. *A small mizen of a herring buss.*

*Mezzana intera.* Artimon triangulaire. *Triangular mizen.*

*Mezzana alla cappuccina.* Artimon en travère, demi-artimon. *Four sided mizen.*

*Mezzana con pico e boma.* Artimon a gui. *Long boom-mizen sail.*

MEZZARUOLA, s. f. Misura di tre secchj o trentadue bottiglie.

MEZZA *volta.* Demi-tour. *Half flag.* V. *Gruppo.*

MEZZA *foglietta.* Demi-chopine. *Half a quart.*

MEZZANE, s. f. pl. Qua' pezzi che attraversano le boccaporte, e servono a far riposare i quartieri o serratte delle stesse boccaporte.

MEZZANIA, s. f. È quella parte della galea ch' è dall' albero di maestra sino al banco della dispensa.

MEZZANILI, s. m. pl. Seuillets. *The port sells. The lower parts of the gun ports.* V. *Soglie.*

MEZZANINO, s. m. La costa maestra, la maggiore di tutte le coste, la quale si colloca verso il mezzo del bastimento, alquanto più verso poppa. V. *Costruzione.*

*Mezzanino* è anche la fune ch' è nel mezzo della tenda, ed è sorretta dai puntelli.

MICCIA, s. f. Mèche. *Anima.* Ha diverso significazioni nella marina.

1.° *Miccia.* Mèche. *Match.* È una sorta di corda fatta di stoppa o di vecchie corde battute, che si fa bollire nell' acqua con zolfo e nitro polverizzati, onde acquista la proprietà di prender fuoco facilmente e di conservarlo quando è accesa. Il suo uso è di dar fuoco ai cannoni. Ogni cannoniere ne tiene un pezzo attaccato ad un bastone che chiamasi *buttafuoco*, *portamiccia*. Boute-feu. *Lintstock.*

2.° *Miccia del timone. Maschio del timone.* Mèche du gouvernail. *Main piece of a rudder.* È il pezzo principale che forma il timone nelle grosse navi. V. *Timone.*

3.° *Miccia dell' argano.* Mèche du cabestan. *The barrel, middle piece or body of a capstern.* È il pezzo di mezzo, il fusto dell' argano. V. *Argano.*

4.° *Miccia d' un albero.* MÈCHE D'UN MAT. *THE MAIN OR MIDDLE PIECE OF A LOWER MAST.* È il pezzo principale, il più lungo, quello che occupa il centro negli alberi bassi e maggiori i quali sono formati di più pezzi uniti insieme.

5.° *Miccia d' un cavo.* MÈCHE OU AME D'UN CORDAGE. *THE HEART OF A ROPE.* E d' ordinario un cordone de fili bianchi e di canapa mediocre o di secondo tiglio, sul quale, come sopra un asse, si commettono e si attortigliano gli altri cordoni che debbono formare la corda.

D' ordinario si mettevano le micce ai cavi fatti di quattro legnuoli, coll' intensione di renderli più lisci e più cilindrici o rotondi, riuscendo così meno profonde le loro spire; ma quest' uso si è generalmente proscritto. Si sperimentò che la miccia, dopo un certo tempo di servigio del cavo, si trovava rotta in pezzi perchè non poteva seguire gli allungamenti del rimanente della corda, non essendo attortigliata nella medesima proporzione: quindi una corda a miccia è sempre meno forte e meno durevole di un' altra della stessa grossezza senza miccia.

Le corde a miccia si commettono per mezzo di un carretto il quale è traforato nel mezzo con un buco proporzionato, per cui passa la miccia, a misura che gli altri cordoni s' attortigliano ad essa.

6.° *Miccia del succhio.* MÈCHE DE TARIÈRE. *BIT OF AN AUGER.* È il cilindro intorno al quale si avvolgono le spire taglienti del succhio.

*Miccia* in tutti questi sensi, dicesi anche *anima.*

MINA ( s. f. ) *di un brulotto.* DALE D'UN BRULOT. *THE TROUGHS OF CHANNELS IN WHICH THE TRAIN IS LAID IN A FIRE-SHIP.* È il canaletto o doccia della polvere per dar fuoco ad un brulotto.

MINCHIA ( s. f.) *d' un albero.* CARLINGUE DE MAT. *STEP OF A MAST. Scassa.* Ven. *Scazza.*

*Minchia dell'albero di maestra.* CARLINGUE DU GRAND MAT. *THE STEP OF THE MAIN-MAST.* È un' intelajatura di legname nella quale è contenuto il piede dell' albero di maestra, come un maschio nel suo incastro; essendo la parte inferiore dell' albero tagliata in forma quadrata per adattarvisi esattamente (Fig. 109). La minchia è formata 1.° da due mezzi madieri di porche *h, h*, distanti l'uno dall' altro quanto porta la larghezza del piede dell' albero; sono posti di traverso alla nave per cominciare lo stabilimento della minchia; questi due mezzi madieri non hanno d' ordinario staminali o scarmi, e terminano nel fondo della nave; 2.° da due laterali *g, g*, che sono due pezzi di legno stabiliti ad angoli retti, ed incastrati ne' due mezzi madieri predetti. Questi due pezzi sono distanti l'uno dall'altro quanto porta la larghezza del piede dell'albero; la loro altezza verticale supera di un quarto quella de' madieri di porche, e la parte che passa sopra di essi vi è fermata con chiodi. Si sostengono insieme i pezzi laterali al di dentro con dei pezzi *l, l*, paralleli ai mezzi madieri di porche, e al di fuori con de' taechetti o piccoli bracciuoli *i, i*, un ramo de' quali è inchiodato sopra i pezzi laterali suddetti, l' altro sulle serrette del fondo. Questa è la maniera più usata di formare le minchie.

In alcune navi la minchia dell'albero di maestra è formata da due scontri laterali legati coi madieri delle due porche più vicine; ed allora la distanza ch' è tra le due porche essendo maggiore, si compie l'intelajatura del piede dell'albero con altri pezzi che attraversano i laterali alla distanza convenevole, e che si chiamano *tramezzi, riempitori* ( ENTREMISES ).

Gl' Inglesi fanno la minchia degli alberi con una *sola*, cioè con un grosso pezzo di legno fortemente inchiodato e incavigliato sul fondo della nave, in mezzo del quale vi è un incastro per ricevere il piede dell'albero.

*Scontri della minchia.* FLASQUES DE LA CARLINGUE. *PARTICULAR PIECES INSERTED IN THE STEP OF A MAST ON BOARD FRENCH SHIPS, IN ORDER TO GIVE IT ADDITIONAL STRENGTH.*

*Minchia dell'albero di trinchetto.* CARLINGUE DU MAT DE MISAINE. *THE STEP OF THE FORE-MAST.* È l' intelajatura nella quale s' incassa il piede dell'albero di trinchetto: essa è formata come quella dell'albero di maestra in quasi tutte le navi.

*Minchia dell'albero di mezzana.* CARLINGUE DU MAT D'ARTIMON. *THE STEP OF THE MIZEN-MAST.* È un forte e largo pezzo di legno stabilito a piatto sul primo ponte, e assicurato sopra due bagli dello stesso ponte, ai quali si adatta con incastri, e s' inchioda con due perni a chiavetta. La sua facciata superiore ha un buco quadrato per ricevere il piede dell'albero di mezzana. Gl' Inglesi fanno discendere il piede di quest' albero come degli altri sino al fondo della nave.

*Minchia dell' albero di bompresso.* CARLINGUE DU MAT DE BEAUPRÉ. *THE STEP OF THE BOWSPRIT.* È una struttura di legname che si fa

sul primo ponte nell' intervallo tra i due ponti, un poco avanti all' albero di trinchetto, per contenere il piede dell' albero di bompresso. Si stabilisce però 1.° un pezzo perpendicolare, *traverso* (ENTRETOISE DU MAT DE BEAUPRÉ. *A sort of fartness to the bowsprit in french ships of war*), che si ferma e s' incavicchia in alto ad un baglio messo espressamente per questo uso nel secondo ponte. Questo pezzo è formato di due, i quali occupano l' intervallo che vi è tra i due bracciuoli delle bitte; la parte bassa di questo pezzo è incavigliata con i bracciuoli delle bitte: si lascia tra i due pezzi predetti un buco quadrato per ricevere il piede dell' albero di bompresso; 2.° a poca distanza del traverso sul davanti si stabilisce una struttura simile che si ferma, come la prima, sul baglio più prossimo del secondo ponte, e che abbasso si incaviglia con i due bracciuoli delle bitte. Nel mezzo di questa seconda traversa, all'altezza conveniente, si fa un buco rotondo per cui possa passare aggiustatamente l' albero di bompresso; questo secondo pezzo è ricoperto davanti e indietro da tavoloni di rovere, per fortificarlo. L' albero di bompresso inoltre è contenuto dal baglio della prima cuota di prua, ed è tenuto fermo con le *legature* o *trinche di bompresso*. LIURES DE BEAUPRÉ. *The gammoning of the bowsprit.*

*Minchia dell'argano.* CARLINGUE DU CABESTAN. *The step of a capstern.* È un pezzo di legno stabilito sopra due bagli del ponte, per ricevere il piede del grande o del piccolo argano. Nel mezzo di questo pezzo vi è un buco rotondo che riceve l' estremità della miccia dell' argano; e nel fondo di questo buco vi è una piastra di rame concava, chiamata *scodella* (ECUELLE DU CABESTAN. *The saucer of the capstern*), sulla quale gira il perno dell' argano. V. *Argano.*

*Minchia* o *scofa.* CORNET DE MAT. *A step and partners peculiar to some vessels.* Pezzo di legno scavato cilindricamente, nel quale scorre la parte anteriore dell' albero di certi piccoli bastimenti, e si adatta dalla mastra nel ponte sino al paramezzale. L' albero è ritenuto all' indietro da una lama di ferro curva, tenuta ferma sul pezzo di legno con un perno, sicchè faccia cerniera, e dall' altro estremo fermata da una copiglia.

MINOTTO o *Mijotto*, s. m. MINOIS. PORTE-LOF. *Bumkin.* V. *Gruetta.*

MIRA, s. f. MIRE. *Aim.* Termine d' artiglieria. Azione di puntare il cannone o di drizzarlo all' oggetto che si vuol colpire.

*Conio di mira.* COIN DE MIRE. *Quoin.* È il conio col quale si alza più o meno la culatta del cannone per puntarlo.

*Cuscino. Guanciale di mira.* COUSSIN DE MIRE. *Bed of a cannon, which supports the breech, being a block of wood.* V. *Cuscino.*

MIRAMENTO, s. m. MIREMENT. Diconsi in miramento gli oggetti che talvolta in mare compariscono più elevati dell' orizzonte, per una rifrazione che si fa da una leggiera nebbia particolarmente nel mattino, essendo il tempo calmo e tranquillo. Le terre e gli altri oggetti che per la distanza in cui sono, dovrebbero apparire sotto l' orizzonte della nave in cui è lo spettatore, si vedono elevati sopra lo stesso, e le navi lontane che non si dovrebbero vedere che per le parti più alte, veggonsi sino alla linea d' acqua. Questo fenomeno però si vede di rado.

MISURARE, v. a. *Stazare un bastimento.* JAUGER. *To gauge.* V. *Stazare.*

MISURATORE, s. m. *Barchetta.* Loc. V. *Loche.* Strumento che serve a misurare il cammino che fa una nave.

*Misuratore. Stazatore.* JAUGEUR. V. *Stazatore.*

MOCCA, s. f. MOQUE. *Dead-block; dead-eye.* È un pezzo di legno toroiato, bucato con uno o più buchi, a guisa di puleggia, ma senza rotella, per passarvi delle corde nella manovra, a facilitarne il movimento.

*Pulegge a mocca.* POULIES A MOQUE. *Dead-blocks.* Sono fatte esteriormente a guisa di pulegge, ma senza rotella. Servono a passarvi delle corde sottili, e che fanno poca forza (Fig. 249 *mm*).

*Mocca da tre buchi.* MOQUE A TROIS TROUS. *An oblong dead-eye with three holes* (*p* ivi).

*Mocca da sette buchi* o *mocca da ragna.* MOQUE A SEPT TROUS ou MOQUE D'ARRAIGNÉE (*r* ivi). Sono pezzi lunghi di legno, traforati dal detto numero di buchi, per passarvi delle sagole che formano un tessuto composto dello stesso numero di corde.

*Mocca di straglio.* MOQUE D'ÉTAI ou GROSSE MOQUE A UN TROU. *Heart.* È un grossa pezzo di legno della figura d' un cuore, con una scanalatura all' intorno ed un buco grande nel mezzo. Se ne mette una all' estremità inferiore dello straglio grande ed una simile al collare di straglio, per passarvi i giri della corda che serve a tesare lo

straglio ( Fig. 249 s ). Questo però non si fa che nelle navi mereantili: gli stragli delle navi da guerra si tesano in modo diverso. V. *Straglio*.

MODELLARE, v. a. *Sestare*. GABARIER UNE PIECE. *To mould a piece of timber*. Dare una particolar forma ad un legno, sicchè serva di modello a farne de' simili.

MOJANE, s. f. pl. Piccoli pezzi d'artiglieria che si dispongono sulle galee a lato del cannone di corsia: diconsi anche *sagri*.

MOLLARE (v. a.) a *poco a poco*. *Lascare*. MOLLIR. LACHER EN GARANT. *To loosen gently*. *To ease*; *to ease off*. E filare un cavo leotamente a con precauzione: contrario di *mollare in bando*.

*Mollare in bando*. LACHER EN BANDE. *To loosen*, *to let out*. E lasciare che la corda si molli interamente, e sia in abbandono.

*Mollarsi dal fondo l'ancora*. Si dice quando comincia a staccarsi dal fondo.

*Mollar davanti* è allentare la forza delle vele davanti per andare in poppa, e si dice altramente *mollar in poppa*.

MOLLE, s. f. pl. Sono pallottole infilate in uno spago, che servono per tener conto delle ora, mandandosi abbasso una per volta, sempre che si volga l'orologio da sabbia.

MOLLE, add. *Trattabile*. *Pieghevole*. MOU. MOLLE. *Slack*.

*Vento molle*. VENT MOU. *Slack wind*. Vento debole.

*Mare molle*. MER MOLLE. *Slack water*. Si chiama così l'intervallo tra il riflusso e il flusso del mare, mentre l'acqua è tranquilla in un porto, in rada o fiume, e dove la marea avendo terminato di discendere, non comincia ad ascendere.

MOLO, s. f. MOLE. JETÉE. *Mole or mole-head*. Lavoro massiccio di muramento costruito di grosse pietre, fondate in mare, o in linea retta o in arco davanti a un porto, per rinserrare i bastimenti e metterli al coperto dall'impeto de' venti. Si fa talvolta sulla punta del molo una torre o faro, per illuminare le navi in tempo di notte, come a Malaga, a Genova, ecc.

*Molo*. QUAI. *Wharf*. Veo. *Fondamenta*. Una riva murata o sostenuta da muraglie dalla parte dell' acqua.

MONSONI, s. m. pl. MOUSSONS. *Monsoons*. Voce tratta dall'Arabo *Moussom* che significa stagione.

Nella navigazione de' mari d'India, questo vocabolo significa i venti periodici che nella maggior parte de' paraggi di quei mari orientali, regnano per sei mesi in una direzione, e per altri sei mesi nella direzione opposta.

Dal decimo grado di latitudine meridionale sino presso all'equatore, tra le isole di Giava, Sumatra e di Madagascar, regna il vento di Sud Est da maggio ad ottobre, ed il vento di Nord Ovest dalla metà di ottobre sino ad aprile. Al di là del decimo grado sino al ventottesimo, più o meno, di latitudine meridionale, spira il vento di Sud Est tutto l' anno.

Tra le coste di Ajan, d'Arabia a quella del Malabar, e nel Golfo di Bengala al Nord dell' equatore, dal mese di aprile sino al mese di ottobre spira il vento di Sud Ovest, impetuoso, accompagnato da nuvole e da procelle ne' mari dell' India e sulla costa del Malabar; stagione ch' è del tempo buono nella costa del Coromandel e nel golfo di Bengala.

Da circa la metà di ottobre sino al mese di aprile regna il vento di Nord Est meno violento ad accompagnato da tempo bello, ne' mari d' India e sulle coste del Malabar; ed alla costa del Coromandel, a momenti violentissimo ed accompagnato da nuvole e da pioggie, sicchè interrompe ogni navigazione ne' due primi mesi dei monsoni.

Si osserva la medesima differenza, del tempo bello o sereno, al cattivo tempo o stagione piovosa, tra le coste orientali ed occidentali della penisola di Malacca o della penisola di là dal Gange, come alla costa del Coromandel e del Malabar, lo che deriva dalle catene di montagne elevate che attraversano queste penisole dal Nord al Sud, formando un ostacolo al vento il quale caccia la maggior parte delle nuvole che egli trasporta, a lato della penisola che si affaccia al monsone regnante, e vi cagiona delle piogge frequenti, intanto che il lato opposto della penisola, cioè quello ch' è a sottovento dalle montagne, gode di un' aria serena, sgombra di nuvole e di un monsone meno violento.

Tra la costa orientale d' Affrica verso l' isola di Zanzibar e l' isola di Madagascar, regna il vento di Sud Est da ottobre sino a maggio; e da maggio sino a ottobre regna il vento di Ovest o anche di Nord Ovest, il quale verso l' equatore, al di là dell' isola di Madagascar, si cambia in un vento di Sud Ovest che però partecipa più di Sud. Quando il vento comincia a mutarsi, esso diviene freddo e si hanno piogge e procelle. I venti d' Est sono sempre più miti,

I venti di Nord Est, i quali non differiscon molto dal Nord, spirano similmente da novembre sino a maggio, tra le coste della China, Cochinchina, Malacca, Sumatra e le isole Filippine, e vengono anche da Nord e da Nord Ovest, tra le isole di Giava, Timor, la nuova Olanda e la nuova Guinea. Sulla costa occidentale di Sumatra questo stesso monsone Nord Est si cambia in Nord Ovest, ed anche in Ovest Nord Ovest. In questa parte dell' India i monsoni sono alcun poco ritardati, e le mutazioni de' monsoni accadono quivi in novembre ed in maggio, in vece che in ottobre e aprile che sono l'epoche de' cambiamenti e inversioni de' monsoni all' Ovest di Sumatra e di Caylan, ecc.

Dal mese di maggio sino a quello di novembre regna in questi stessi paraggi sino alle isole Filippine il vento di Sud Ovest che declina alquanto verso il Sud.

I monsoni si limitano alle Filippine: al di là di queste hanno de' ritardi e delle variazioni, a cagione delle catene delle montagne molto elevate di dette isole.

Non si provano monsoni simili nell' Oceano atlantico ch' è tra l' Affrica e l' America, nè nella maggior parte del mare del Sud, dove regnano de' venti regolari e costanti, tutto l' anno, fra i tropici, che chiamansi *venti alisei* (VENTS ALIZÉS). Nondimeno, a misura che il sole passa dal Nord al Sud, i venti alisei mutano la loro direzione in questi vasti mari; ma variano soltanto dall' Est al Nord Est, o all' Est Nord Est, o pure dall' Est all' Est Sud Est, o sino al Sud Est, per la cagione che si dirà tra poco.

Varj autori si applicarono a render ragione di questi venti periodici, ma i loro sistemi non si accordano sempre nè tra di loro nè coo gli effetti osservati ne' differenti paraggi del globo. Ora si darà una idea di ciò che sembra più verisimile su questo argomento.

Se il mare fosse senza interruzione, e libero dall' influenza delle diverse coste, isole e catene di montagne che lo dividono per intervalli, si avrebbe da per tutto tra i tropici, e sino al ventottesimo o trentesimo grado, tanto Nord quanto Sud, un vento d' Est continuo, o un vento aliseo che spirerebbe sempre regolarmente.

I venti alisei hanno per loro cagione principale il moto diurno della terra intorno al suo asse dall' Occidente all' Oriente, e l' aziona del sole per il verso contrario sull' atmosfera. A misura che il rapido moto di rotazione del globo produce qualche effetto sul fluido atmosferico che lo circonda, e che non può seguirlo con la stessa rapidità, sembra che l' aria refluisca per il verso opposto. Nello stesso tempo la parte dell' aria ch' è più immediatamente sotto il sole è riscaldata e rarefatta dall' azione di questo astro, e le parti più lontane essendo più fresche refluiscono necessariamente verso quella parte; dal che risulta che in vicinanza de' tropici i venti alisei debbono deviare qualche poco dalla loro direzione orientale per avvicinarsi all' equatore, o alla parte ch' è più immediatamente soggetta all' azione ed al calore del sole. Per conseguenza, dove il mare è libero e senza interruzione, i venti sono Nord Est nella parte settentrionale della zona torrida, e Sud Est nella parte meridionale della stessa, e sì l' uno che l' altro di questi venti estendo più da lontano la sua influenza e la sua direzione, a misura che l' astro ha maggiore declinazione verso il Sud o verso il Nord.

È evidente che fra i tropici i paraggi i quali in una parte dell' anno hanno il sole al Sud, lo hanno al Nord in un' altra stagione; e per conseguenza l' effetto che si è notato viene a mutarsi alternativamente, secondo la situazione dell' astro; o per dire in termini più positivi, lo stesso principio che cagiona in una stagione dell' anno un vento di Nord Est in certa latitudine, produce un vento di Sud Est in questa stessa latitudine quando il sole è passato più al Nord, e inversamente.

Egli è probabile che da queste combinazioni dipenda la vera cagione de' venti periodici i quali spirano sei mesi da una parte e sei mesi dall' opposta. Lungo le coste occidentali d' Affrica ed in alcune parti dell' India similmente situate i venti periodici (o monsoni, come chiamansi nei mari dell' India) spirano da Nord Ovest e dall' Ovest Nord Ovest, dipendentemente dall' estensione e dall' andamento ed altezza delle terre adjacenti, dal calore che per l' azione del sole in quei continenti e grandi isole si comunica all' atmosfera, dalla rarefazione che lo stesso calore produce nell' aria immediatamente sottoposta, e sopra le terre esposte all' azione verticale del sole, sicchè l' aria del mare più fresca refluisca verso queste terre, isole o continenti. Sarebbe troppo lungo e minuto, ma non però

impossibile affatto il dedurre da questo principio generale la spiegaziona di tutti i diversi veoti o monsoni che regnano a vicenda in totti i mari dell' India: basta al navigatore rilevare dallo *carte, dai nettuni e rottieri* (ROUTIEES. *RUTTEERS. QUARTER WAGGONERS* OR *BOOKS OF CHARTS*) di questi mari, i periodi e la diresione di tali venti, per profittarne e rendere la sua navigazione più prouta e più sieura.

*Contromonsoni.* CONTRE-MOUSSONS. *CONTRARY-MONSOONS. Andare a contromonsoni.* ALLER A CONTRE-MOUSSONS. È navigaro con un monsoue eoutrario alla rotta che si propone di tenere; ciò che uou si fa se non quando non si può convonientemeute aspettare la mutaziono del monsone. Per esempio, so si va dall'isola di Francia alla costa di Coromandel ne' mesi di novembre, dicembre, gennajo, febbrajo e marzo, si va a contromonsoue, perchè in quo' mesi i venti soffiano da Nord Est. La traversata non si può fare se non che con un gran giro ed incontrando lunghe contrarietà, siechè essa prende sovente tre volte più tempo di quella ebe si fa con un monsone favorevole.

MONTA CASCA. E una sorta di vogatura che si fa quando il rematoro monta bene sul banco e cade gagliardamente.

MONTARE (v. a.) *una secca, un capo. Doppiare un capo.* PARER UN BANC. DOUBLER UN CAP. *To GIVE A GOOD BIRTH TO A ROCK* OR *BANK, TO KEEP A LOOF FROM IT.* Vuol dire passare il capo navigando.

*Montare i cannoni.* MONTER LES CANONS. *To MOUNT THE GUNS.* Tenere i cannoni pronti e disposti a servire.

MORACE, s. m. COUSSIN D'ÉLONGIS. COUSSIN DE LA TETE DES MATS. *PILLOW OF THE MAST-HEADS.* Pezzo di legno tenero e rotondato che si mette alle traverse delle crocette di gabbia, a ciascun lato dell'albero, per preservare i cavi che s'incappellano allo stesso come i penzoli e le sartie, onde non siano danneggiate dallo sfregamento, appoggiandosi alle traverse medesime che sono angolari e di legno duro.

MORDERE, v. n. MORDRE. *To BITE.* Si dice parlando dell'ancora, quando una delle sue marre entra nel fondo, e si afferra.

MORSA, s. f. ETAU. *A VICE.* Strumento col quale i fabbri e falegnami stringono e tengono fermo il lavoro.

*Morsa* (PELICAN. *AN IRON-DOG*) si dice ancora un piccolo uncino di ferro che ha una punta la quale s'insinua un poco nel legno, e serve a tener fermi i pezzi di legno, quando si segano o quando si lavorano (Fig. 319 y).

MORSE, s. f. pl. CHANTIERS DE CHALOUPE. *SCANTLINGS LAID ON A SHIP'S UPPER-DECK, WHEREON TO PLACE THE ROW-BOAT.* Sono forti pezzi di legno, il cui mezzo è intagliato a modo di ricevore la chiglia ed il fondo della scialuppa, per sostenerla quando è imbarcata sopra la nave. Le morse sono stabilite sul secondo ponte delle navi, nello spazio che resta tra i due passavanti. Le morse sono tre; una per lo mezzo della scialuppa, e due per le sue estremità. Ciascuna morsa è guernita alle sue estremità d'un anello di ferro, per fermarla al ponte, o vi si mettono varj tacchetti per sostenerla ne' più forti movimenti di rullio della nave.

MORSELLI, s. m. pl. BOUTS DE CORDE. *SHORT PIECES OF ROPE.* Son cavi corti per varj usi.

MORTAJO, s. m. MORTIER. *A MORTAR.* È un pezzo d'artiglieria col quale si gettano le bombe.

MORTALETTO (s. m.) *della tromba.* HEUSE DE POMPE. *THE SUCKER OF A PUMP.* Pezzo di legno cilindrico e vôto, con una valvola nella parte superiore, cui vien messo quasi a mezzo dell'anima della tromba, e serve per non lasciar ricadere abbasso l'acqua tirata su. V. *Gotto.*

*Mortaletto. Dodo dell' argano.* ECUELLE DU CABESTAN. *THE IRON-SOCKET OR SAUCER OF THE CAPSTERN.* È un pezzo che sostiene, e sopra il quale gira l'asse dell' argano. V. *Argano.*

MORTI, s. m. pl. CORPS MORTS. *BOLLARDS IN THE DOCK-YARD.* Quegli stanti di pietra, di legno, di ferro che sono posti ne' porti e ne' cantieri per assicurarvi con funi il bastimento.

MORTISA, s. f. MORTAISE. *A HOLE.* *Mortisa* è tratto dal francese, e si adottò da alcuni per significare l' incastro o buco nel quale s'introduce o si adatta esattamente un altro pezzo. Ven. *Bussola.*

*Mortise del mulinello o dell' argano.* MORTAISES DU VINDAS OU DU CABESTAN. *THE HOLES OF THE WINDLASS OR OF THE CAPSTERN.* Sono le bussole, i buchi ne' quali girano gli assi di quelle macchine.

MOSCA, s. f. MOUCHE. Piccolo bastimento leggiero e di una marcia velocissima, il quale è al seguito di una squadra o di una o più navi da guerra o corsali, ad oggetto di poter osservare i movimenti di un nemico, renderne conto con prontezza, e portare ordini rapidamente da una nave ad un' altra.

MOSTRAVENTO, s. m. GIROUETTE. *VANE.* Voc. Ven. come *Pennello. Girotta.*

*Mostravento di piume. Pennello di piume.* PENON. *DOG-VANE.*

MOZZO, s. m. MOUSSE. *A SHIP-BOY. A CABIN-BOY*. Diconsi mozzi i ragazzi che sulle navi servono il capitano ed altri ufficiali, ed hanno incombenza di spazzare la coverta, tener conto di sfilarse, trinelle, gaschette ecc., per darle a' marinari quando ne hanno bisogno.

MULINELLO, s. m. VINDAS. VIREVANT. VINDAU. GUINDAU. *WINDLASS*. È un istromento meccanico o un verricello, cioè un argano orizzontale che serve a levar le ancore, o per fare delle manovre ed operazioni che richiedono forza considerabile, nella maggior parte de' bastimenti mercantili inglesi e di altre nazioni. Porta il vantaggio di fare la manovra con meno gente, ma si perde in tempo ciò che si guadagna in forza.

Si mette sul davanti del bastimento. È costruito come si vede nella fig. 24.

*aa*, due pezzi di legno piatti; sono incibiodati e posti verticalmente ai due bordi del castello di prua, per ricevere le due estremità o mozzi del mulinello, cioè della miccia o pezzo principale *bb*, sul quale si debbe avvolgere o svolgere la gomona.

*cc*, è un cavalletto eretto davanti e verso il mezzo del mulinello, che serve a portare le linguette o scontri *d d*, i quali sono destinati a fermare la macchina e ad impedirne la retrogradazione, incontrando i buchi *ee*, fatti espressamente per ciò intorno alla miccia.

*ff*, sono i buchi destinati ad introdurvi gli aspi per far girare il mulinello.

Questa macchina è preferita ne' bastimenti mercantili che navigano con piccolo equipaggio, perchè con essa si può levare l'ancora con un piccolo numero d'uomini i quali vi operano anche col peso del loro corpo sull'estremità delle manovelle; e le linguette servono a dar loro riposo e ad impedire la retrogradazione della macchina, onde si sviluppi il cavo già avvolto.

*Mulinello per far comandi*. TOUR A BITORD. *REEL FOR SPUN-YARN*. È istrumento di corderia per torcere il comando.

*Mulinello della lancia*. VINDAU D'UNE CHALOUPE. *WINDLASS OF A BOAT*.

MUNIZIONI, s. f. pl. MUNITIONS. *STORES OR AMMUNITIONS*. Distinguonsi le munizioni, provvigioni, effetti o mercanzie, come segue:

*Munizioni navali* (MUNITIONS NAVALES. *NAVAL STORES*), che sono i legnami da costruzione e da alberatura, la canapa, le corde, la tela per le vele, il catrame, i ferramenti, il rame ed altri effetti essenzialmente necessarj alla costruzione o all'armo delle navi e d'altri bastimenti.

*Munizioni da guerra* (MUNITIONS DE GUERRE. *WARLIKE STORES OR AMMUNITIONS*), come sono i cannoni, le loro carrette ed utensili, le palle, i mortaj, le bombe ecc., la polvere da guerra, gli archibugi ed altre minori armi da fuoco ed arme bianche.

*Munizioni da bocca o viveri* (LES MUNITIONS DE BOUCHE *ou* VIVRES. *SEA-PROVISIONS OR VICTUALS*), come sono i biscotti, le farine, i salumi, i legumi, il vino, le bevande ed altri oggetti di sussistenza che s'imbarcano nelle navi.

MUNIZIONIERE, s. m. MUNITIONNAIRE. MUNITIONNAIRE DES VIVRES DE LA MARINE. *THE CONTRACTOR FOR VICTUALLING OR FOR SEA-PROVISIONS*. È una società o compagnia di provveditori, volgarmente *provigionieri*, rappresentata da un solo, il quale ha contratto con lo stato l'impegno di somministrare, a un certo prezzo e a certe condizioni, i viveri, le provvigioni e munizioni da bocca, necessarie alle navi e ad altri bastimenti dello stato, pel mantenimento e sussistenza dell'equipaggio a razione stabilita.

Il munizioniere ha, nella città ov' è la sede del governo ed in ogni porto, degli uffici e degli agenti: egli imbarca sopra ciascheduna nave varj *commessi* o impiegati, perchè veglino alla distribuzione e conservazione dei viveri. Chiamansi *commessi del munizioniere*. COMMIS DU MUNITIONNAIRE.

Nelle navi di linea vi è un primo e un secondo *commesso* dei viveri, un dispensiere, un cantiniere, un beccajo, un panattiere, i quali tutti sono impiegati del munizioniere: essi sono compresi nel numero degli ufficiali non marini della nave.

MURA, s. f. *Contra. Amura*. AMURE. *TACK OR A BASE*. Cavo che serve a murare le vele, cioè a tirare e fermare dalla parte della prua o del davanti della nave la bugna o angolo di sopravvento della vela, per disporla in modo che la sua superficie interiore sia colpita dal vento; quando è obbliquo alla rotta. Non vi è che la mura o *contra* di sopravvento che serva per le vele quadre, quando la scotta dello stesso bordo è mollata; laddove la mura o *contra* di sottovento è mollata, e la scotta è tesata per tirare questa bugna della vela verso l'indietro della nave. L'effetto dunque delle mure o *contre* è opposto a quello delle scotte.

Bisogna avvertire che il nome di *contre* (CONTRE-ECOUTE) appartiene soltanto alle

mure della vela di maestra a di trinchetto, e che non si dee nominare mura se non che la *contra* di sopravvento quando la vela è murata.

In questo senso si dice che *una nave ha le mure alla sinistra* (UN VAISSEAU A LES AMURES A BABORD. *THE SHIP IS ON THE LARBOARD TACK*), cioè che riceve il vento dalla sinistra, e che tutte le sue vele sono oriantate relativamente.

La mezzana, i flocchi, le vele di straglio non hanno che una mura: la gabbia o i pappafichi non ne hanno; le loro basse bogne sono portate al sopravvento dalla loro scotta sopra il pennone inferiore, sul quale si cazza ciascuna di queste vele.

Ecco il modo col quale si dispongono e si allestiscono le contre e le mure di tutte le vele di una nave.

1.° *La contra di maestra* (L'ÉCOUET DE LA GRANDE VOILE. *THE MAIN-TACK*) è annodata con un nodo semplice alla bugna bassa della vela; passa in seguito per il raggio di una taglia applicata alla nave fuori del bordo, ed entra in un buco fatto nello stesso bordo, chiamato *di mura* (DOGUE D'AMURE. *THE HOLE OF THE CHESS-TREES*), dal quale essa passa ad una castagnola o tacchetto a orecchio, ch'è al di dentro della nava sotto il *passavanti*.

2.° *La contra o mura di trinchetto* (L'ÉCOUET DE LA MISAINE. *THE FORE-TACK*) è annodata alla bugna bassa della vela, passa per un bozzello semplice ch'è alla cima della gruetta, indi tra i piè dritti del parapetto di prua, e va ad allacciarsi ad un tacchetto il quale è dirimpetto al piede dell'albero di trinchetto sul castello di prua.

*Osservazioni per gli art. 1.° e 2.°*

Si allestiscono talvolta queste contre in altro modo: in vece di fermarle alle bugne si annodano, quelle della vela maestra al lato del buco di mura al di fuori della nave, e quella di trinchetto alla gruetta, e passano per un bozzello annodato alla bugna della vela, formando così due rami di corda. Allora chiamansi *contre doppie* (ECOUETS DOUBLES ou A BRESSIN).

3.° *La contra o mura di mezzana* è una corda la quale fa molti giri intorno all'albero, prendendo a ciascun giro un occhiatto al bordo della vela: l'estremità è annodata alla bugna bassa della vela, da dove essa resta sempre fermata al piede dell'albero.

Le mure dalle vele di straglio sono corde semplici legate alla bugna o angolo inferiore della vela, cioè a quello che debb'essere presentato al vento.

4.° *La mura della gran vela di straglio* si annoda al portacollare di trinchetto.

5.° *La mura della vela di straglio di gabbia maestra* si annoda all'incappellatura dell'albero di trinchetto, come anche la controvela di straglio, quando vi sia.

6.° *La mura della vela di straglio del pappafico di maestra* si annoda all'incappellatura dell'albero di parrocchetto, o sopra la corda che discende dallo straglio dello stesso pappafico.

7.° *La mura della vela di straglio di mezzana* si annoda al portacollare dell'albero di maestra.

8.° *La mura della vela di straglio di contramezzana* si annoda alla controsartie dall'albero di maestra, o allo straglio di mezzana.

9.° *La mura della vela di straglio di belvedere* si annoda alla gabbia di maestra.

10.° *La mura del gran flocco* è incocciata ad un cerchio di ferro per cui passa il bastone del flocco, ed è fermato al punto di sopravvento dello stesso flocco. Ella passa per un buco aperto nell'alto del bastone di flocco, e viene a fermarsi sul mezzo del violino di bompresso.

11.° *La mura del contraflocco* è disposta come la precedente.

12.° *La mura del secondo flocco* si annoda alla cima dell'albero di bompresso.

13.° *La mura del piccolo flocco* o *trinchettina* si annoda all'albero di bompresso, tra il collaro e falso collare dello straglio di trinchetto.

Le mure de'coltellacci sono cavi semplici annodati alla bugna o angolo esteriore basso del coltellaccio.

14.° *La mura del coltellaccio di maestra* passa per un bossello incocciato sull'estremo del suo buttafuori: di là passa pel raggio di una galloccia inchiodata sul capo di banda della nave avanti alle sartie di messana, e si annoda ad una castagnuola vicina, inchiodata dentro del bordo.

15.° *La mura del coltellaccio di trinchetto*, dopo di essere similmente passata per un bozzello disposto per ciò all'estremità del buttafuori, passa per la ruota di un bozzello incassato nella grossezza del bordo, a livello della seconda batteria.

16.° *La mura del coltellaccio della gran gabbia* passa per un bozzello posto all'estremità del buttafuori del pennone di maestra, viene verso il coronamento a passare per una

galloccia iochiodata sul capo di banda, e si annoda ad una castagnuola vicina.

17.° *La mura del coltellaccio della piccola gabbia* passa parimente per un bozzello, posto all' estremità del buttafuori del pennone di trinchetto, e viene ad annodarsi nella gabbia di trinchetto.

18.° *La mura del coltellaccio del pappafico di mezzana*, dopo di essere passata per un bozzello posto all' estremità del suo buttafuori, viene ad annodarsi sulla gran gabbia; e quella del coltellaccio del piccolo pappafico, passata nella stessa guisa, viene ad annodarsi alla gabbia di trinchetto.

*Buchi della mura.* DOGUES D'AMURE. *THE HOLES OF THE CHESTREES.* V. *Buco.*

*Paranco di mura.* PALAN D'AMURE. *A TACK-TACKLE.* È il paranco che serve a manovrare le mure o contre.

*La nave ha le mure a destra* o è *murata a destra.* LE VAISSEAU A LES AMURES A TRIBORD ou EST AMURÉ A TRIBORD. *THE SHIP IS ON THE STARBOARD TACK.*

*Mura a destra.* AMURE A TRIBORD ou TRIBORD AMURE. *ON THE STARBOARD TACK.*

*Murare la vela.* AMURER LA VOILE. *To HAUL ABOARD THE TACK OF THE MAIN-SAIL OR FORE-SAIL.*

*Murare sino a cazzare, a baciare.* BORDER TOUT PLAT, ASSUAER TOUT BAS. *To TALLY AFT OR HAUL THE SHEETS OF TACK CLOSE A BOARD.* Significa abbassare quanto si può la bugna della vela, e alarla dalla parte di prua, quando si vuol andare stretto al vento.

MURATA, s. f. LE BORD ou COTÉ INTÉRIEUR DU VAISSEAU. LE FLANC INTÉRIEUR. *THE SIDE OF A SHIP.* È il fianco interiore della nave sopra la coperta, o sia l'opera morta della parte di dentro della nave.

MUSTACCHI, s. m. pl. MOUSTACHES. *STANDING LIFTS.*

*Mustacchi di verga secca.* MOUSTACHES DE LA VERGUE SÈCHE. *STANDING LIFTS OF THE CROSS-JACK YARD.*

*Mustacchi di civada.* MOUSTACHES DE LA CIVADIÈRE. *STANDING LIFTS OF THE SPRIT-SAIL YARD.*

Sono manovre le quali, insieme con le mantiglie, sostengono il pennone attaccato al suo albero. Nelle navi la sola verga secca e quella di civada sono fornite da' mustacchi, perchè non hanno trozze, ed hanno bisogno di questo sostegno di più.

I mustacchi sono composti d' una corda semplice che, formando nel suo mezzo una ganza, è incappellata sulla testata dell'albero di mezzana per la verga secca, e sulla testata dell'albero di bompresso pel pennone di civada. Questa corda porta i suoi due rami a destra ed a sinistra, discendendo verso il pennone. A ciascuna estremità è annessa con uno stroppo una bigotta la quale si unisce, da ambedue le parti, con un'altra bigotta incocciata sul pennone alla distanza di sei od otto piedi dal mezzo, tanto a destra quanto a sinistra.

*Mustacchi di bompresso.* HAUBANS DE BEAUPRÉ. *SHROUDS OF THE BOWSPRIT.* Questi fanno pel bompresso l' ufficio di sartie.

MUTARE, v. a. *Trelucare.* CHANGER, MUDER, TRÉLUCHER, EN PARLANT DES VOILES AURIQUES. *To CHANGE.* V. *Trelucare.*

*Mutare un' ancora.* RELEVER UNE ANCRE. *To WEIGH UP AN ANCHOR IN ORDER TO CHANGE A BIRTH.* Vale mutare il luogo dove si è gettata da prima l' ancora, ad altro punto.

## N

NASO (s. m.) *della nave.* NEZ DU VAISSEAU. *THE NOSE, BEAK, HEAD, BOW OR FORE-PART OF A SHIP.* Si dice talvolta del davanti o del tagliamare d'un bastimento. Così si dice che un bastimento *è troppo sul suo naso* (UN VAISSEAU EST TROP SUR LE NEZ. *A SHIP IS TOO MUCH BY THE HEAD*), per significare ch' è troppo caricato a prora. Quest' espressione è triviale.

NATTA, s. f. (Ven. *Arela*) *Canniccio.* NATTE. *MAT OR PAUNCH OR PANCH.* È una stuoja fatta di canne o una specie di copertojo fatto di canne spaccate e intrecciate le une colle altre, o vero di scorza d'alberi di cui servonsi nelle navi per guernire o foderare la sede del biscotto, delle vele e la stiva, allorchè è piena di grani, per difenderli dall'umido.

NAUFRAGARE, v. n. NAUFRAGER. FAIRE NAUFRAGE. *To BE WRECKED.* Significa il perdersi della nave in mare.

*Nave naufragata.* VAISSEAU NAUFRAGÉ. *A WRECKED SHIP; A WRECK.*

NAUFRAGIO, s. m. NAUFRAGE. *A WRECK* or *SHIPWRECK.* Perdita d' una nave che va a rompere sulle rocce o sulle coste, e vi perisce per la violenza de' venti e della burrasca, e più sovente per l' imprudenza e disattenzione di que' che la guidano.

NAUTICA, s. f. NAUTIQUE. È la scienza del navigare.

NAUTICO, add. NAUTIQUE. *NAUTICAL.* È ciò che si riferisce alla navigazione. L' astronomia nautica è l' astronomia applicata agli usi della navigazione.

*Almanocco nautico.* Almanaque nautique. *Nautical almanach.* E quello in cui si contengono tutt' i computi de' fenomeni celesti e la posizione degli astri, a giorno per giorno, che servono ai marioi, come termini di paragone nelle loro osservazioui. V. *Almanacco.*

NAVALE, add. *Navile. Morittimo.* Naval. *Naval.* Si dice delle cose che appartengono alle navi da guerra ed alla guerra marittima, come

*Armato navale.* Armée navale. *A fleet.*

*L' armato navale di Francia.* L'armée navale de France. *The fleet of France* or *the naval forces of France.*

*L' armato navale d' Inghilterra.* L' armée navale d'Angleterre. *The royal fleet* or *naval forces of England* or *great Britain.*

*Combattimento, battaglia navale.* Combat naval. *A sea-fight* or *engagement.*

*Munizioni navali.* Munitions navales. *Naval stores.*

*Corona navale o rostrale* (Couronne navale *ou* rostrale) era appresso i Romani una corona ornata di figure di proe di navi, che si dava a quelli che nelle battaglie navali montavano i primi sulle navi nemiche. Pare che ve ne fossero di due sorte: una semplice, l'altra guernita di figure di speroni di navi o sia *rostri*: la prima si dava ai soldati comuni; la seconda più gloriosa non si dava se non che ai generali e capitani i quali avevano riportata qualche vittoria considerabile.

NAVATA, s. f. *Carico.* Charge d'un vaisseau. *The cargo, burthen* or *lading of a ship.* Tutto quel carico che può portare in una volta la nave, intendendosi però soltanto delle barche di piccoli trasporti, alle quali si dà in qualche luogo il nome di navi.

NAVE, s. f. Vaisseau. *Ship.* Ancorchè questo termine in origine significhi ogni legno da navigare, resta però dall' uso assegnato ai bastimenti grandi che hanno tre alberi, con più ordini di vele; altri per uso di trasportare mercanzie ed effetti da un paese ad un altro; altri armati per servizio dello stato e della guerra. In questo articolo si dirà quello che appartiene alla distribuzione interna delle navi da guerra.

*Nave da guerra.* Vaisseau de guerre. *A ship of war; a man of war.*

*Nave di linea.* Vaisseau de ligne. *A ship of the line, a line of battle ship.*

Per dare una nozione di tali bastimenti, si dirà di una nave di linea di ottanta cannoni. Quello che appartiene alle proporzioni principali, ai contorni, alla forma del corpo o scafo della nave e alle connessioni delle parti tra di loro è esposto all' articolo *Costruzione.*

L' interno dello scafo ha sotto il primo ponte parecchie impalcature, tramezzi e distribuzioni, de' quali ora si darà un' idea.

Il tavolato del deposito della polvere è, nelle navi francesi, nella parte posteriore, un poco sopra il paramezzale.

A sette piedi sopra questo tavolato vi è un altro tavolato del deposito del pane o biscotto. Questa parte è separata dalla stiva con un tramezzo o paratia verticale che chiude ogni comunicazione, occupando tutto il tratto dal fondo del bastimento sino al falso ponte, da una banda all' altra.

Il falso ponte s' estende nella distanza di sette a otto piedi dalla parte posteriore della nave, sino al davanti, e forma un' ampia impalcatura, a sei piedi sotto il primo ponte.

Si comunica col deposito della polvere, per la santa Barbara, nella quale è aperta una boccaporta corrispondente al primo ponte, chiamata *boccaporto del deposito della polvere*, con due boccaporti corrispondenti sopra i due tavolati intermedj, tanto, cioè, sopra quello del falso ponte, quanto sull' altro del deposito del pane. Queste boccaporte sono un poco avanti una dell' altra, per riguardo all' obbliquità da darsi alle scale. La prima di queste scale discende dalla santa Barbara sino al tavolato del deposito del pane, attraversando il falso ponte: la seconda scala, più corta, discende di là sino al deposito della polvere. Lo spazio di queste scale è separato dal resto per una larghezza di circa quattro piedi su tutti e due i tavolati, e si chiama *corritojo del deposito dello polvere* o *la corsia della polvere.* Courir de la soute aux poudres *ou* la coursive des poudres.

Il deposito della polvere, ch' è sopra il tavolato più basso, ha davanti a sè, e contro la paratia che lo separa dalla stiva, un grande spazio libero, dove si mette una fila di barili di polvere; ai lati ed all' indietro sono praticate alcune paratie per formare cassoni di cartocci.

Nel mezzo del deposito delle polveri e direttamente sotto l' albero di mezzana, il quale ha la sua minchia o scassa sul primo ponte, vi è un pozzo quadrato, chiamato *pozzo del deposito delle polveri* o *pozzo della tromba di mezzana.* Puits de la soute aux poudres *ou* archipompe d'artimon. In questo

pozzo vi sono due trombe per valersene al bisogno, onde aggottare l'acqua della nave. Si cala in questo pozzo una lanterna che serve ad illuminare quelli che lavorano nel deposito della polvere, per mezzo di vetri incassati nella chiusura dell' arcitromba, corrispondente al luogo del deposito delle polveri. Si schiva così il rischio del fuoco. Nella costruzione del deposito della polvere e delle sue paratie, e ne' barili non entra alcun chiodo o ferramento. Siccome non si può comunicare col deposito della polvere, se non per la boccaporta di santa Barbara, così tiensi questa boccaporta coperta di cuojo e chiusa con un lucchetto, quando non vi si ha da fare cosa alcuna; e quando il servizio richiede l'apertura di detta boccaporta, una consegna severa vieta che vi si discenda con armi di ferro addosso, e che vi discendano altri fuori di quelli che vi debbono entrare per qualche lavoro.

Sul tavolato ch'è sopra quello del deposito della polvere e sotto il falso ponte, a destra ed a sinistra e all'indietro del corritojo del deposito della polvere, sono i depositi del biscotto.

All'indietro affatto della nave v'è una fossa chiamata *stanza del capo cannoniero* (Soute du maitre-canonnier. *Gunner's store-room*), la quale ha la sua boccaporta in santa Barbara, affatto all'indietro, e che va in profondità sino al tavolato del deposito del pane, poichè, come si è detto, il falso ponte non arriva sino all'estremo posteriore.

Il deposito della polvere, il suo corritojo o passaggio, ed i depositi del pane occupano così tutto lo spazio sotto il falso ponte sino a un quarto all'incirca della lunghezza totale della nave, e davanti all'arcitromba di mezzana, sino ad un terzo, presso a poco, della distanza di questo dall'albero di maestra. Questa parte è, come si è detto, separata dal resto della stiva con un tramezzo.

Davanti a questo tramezzo la parte vicina della stiva si chiama *stiva del vino* (Cale au vin), perchè ivi si tengono il vino, le bevande, i salumi ed i viveri di maggiore preferenza.

La parte di stiva ch'è davanti all'albero di maestra e della sua arcitromba si nomina *grande stiva* (Grande cale. *Main-hold*) o *stiva dell'acqua* (Cale a l'eau. *Main-hold*). Essa non è interrotta sino al davanti della nave e sino alle bitte, se non che da piccoli ripostigli o cavità riservate al bosmano, e da cassoni di cartocci. L'altezza della stiva è minore al di là della grande boccaporta, a motivo del tavolato della camera delle gomone, ch'è stabilito in questa parte a una certa maggiore altezza.

Davanti alle bitte sino all'estremità anteriore della nave vi è il tavolato della fossa de' lioni (Fosse aux lions), e sotto di esso vi sono de' cassoni di cartocci: questa parte è separata dalla stiva con un tramezzo verticale, ch'è nella direzione degli scontri delle bitte.

L'intervallo tra il falso ponte ed il primo ponte è distribuito nel modo seguente:

Il falso ponte è un tavolato o impalcatura che occupa tutta la nave da destra a sinistra, ed in tutta la sua lunghezza, tranne lo spazio affatto posteriore, riservato alla stanza del capo cannoniere. Questo ponte ha delle tavole mobili, le quali si possono levare quando occorre d'imbarcare e stivare degli effetti. Esso è interrotto dalla boccaporta del deposito della polvere, da quella dei viveri, dalla boccaporta grande, da quella della fossa delle gomone e della fossa dei lioni.

Sopra questo tavolato in una gran parte della lunghezza della nave si stabiliscono, tanto a destra quanto a sinistra, de' camerini quadrati e bislunghi chiamati *camere* (Soutes), separati gli uni dagli altri con paratie fatte di abete. Esse hanno differenti denominazioni, secondo l'uso cui sono destinate, e secondo gli oggetti che vi si ripongono. Vi sono le camere per biscotto, per grano, legumi, provvigioni del capitano, degli ufficiali ecc. Tra queste ed il fianco della nave resta uno spazio libero o corritoje, chiamato *galleria del falso ponte* (Galerie du faux pont), per la quale si può girare intorno alla nave, interiormente, a livello della linea d'acqua, sicchè i calafati possono ristoppare le falle e buchi che fossero aperti dalle palle nemiche nelle battaglie. Nella parte del falso ponte ch'è davanti alla grande boccaporta, si stabilisce l'ospitale della nave e il tavolato pei malati; e più avanti, tra questo tavolato e l'albero di trinchetto, è la camera delle vele (La soute aux voiles. *The sail-room*).

Per ben intendere la spiegazione di questi compartimenti della stiva e del falso ponte, conviene osservare la sezione longitudinale di una nave, quale si trova in molti libri, avvertendo che appresso le varie nazioni s'incontra in queste distribuzioni della varietà. Questo argomento è degno di studio,

e può emmettere de' miglioramenti. Si vedano i libri *De l'installation des vaisseaux* e *d'arrimage des vaisseaux* di Missiesy.

Per compiere la descrizione della stiva e di tutto ciò ch'è sotto il primo ponte, basta osservare negli articoli relativi ciò che appartiene alle mastre e minchie dell'albero di maestra e di trinchetto, alla tromba di maestra, al parco delle palle ed ai puntali di stiva.

Passando al primo ponte o alla prima batteria sostenuta da questo ponte, e coperta dall'impalcatura del secondo ponte, vi si trova alla parte posteriore la santa Barbara (La sainte Barbe. *The gun-room*), nella quale si muove la manovella del timone, toccando quasi i bagli del secondo ponte. Negli angoli de' fianchi e all'indietro sono due stanze che ricevono il lume da una delle feritoje aperta nel forno di poppa; una di queste stanze a destra è per il capo cannoniere, e quella a sinistra è per lo scrivano o ajutante del commissario. La paratia di santa Barbara è un poco all'indietro di mezzana: essa debb'essere mobile, a impannate o telaj con tele, per poterla levare quando si fanno giù le brande per un combattimento.

Un poco avanti alla paratia di santa Barbara, sul primo ponte è posto il piede dell'albero di mezzana nella sua minchia.

Tra l'albero di mezzana e quello di maestra, più vicino a questo è stabilito il grande argano nella sua scassa.

Un poco all'indietro del giusto mezzo della nave s'incontra l'albero di maestra, circondato da quattro corpi di trombe. A circa dieci piedi all'indietro dell'albero di trinchetto s'inalzano al di sopra del primo ponte le grandi bitte.

Indi si trova l'albero di bompresso, e a piccola distanza sul davanti, di circa due piedi, la minchia verticale dello stesso albero, nella quale si colloca il suo piede, e di là si solleva obbliquamente sul davanti della nave, passando per la sommità della ruota di prua.

A pochi piedi prima della ruota di prua è la mangiatoja della gatta, che si cinge dintorno di un parapetto all'altezza d'appoggio, e riceve l'acqua che sgocciola dalla gomona, quando si leva l'ancora.

Questi sono gli oggetti che trovansi sul primo ponte, oltre le scale che servono a comunicare dal primo al secondo ponte, ed i puntali nello spazio tra i due ponti.

Sopra questo ponte sono stabiliti in batteria trenta cannoni di 36 libbre di palla, quindici per fianco.

Il secondo ponte porta trentadue cannoni del calibro di 24, sedici per fianco.

All'indietro della seconda batteria, sul secondo ponte, è la gran camera, la cui chiusura è di telaj con tela, per poterli levare prontamente all'occasione di combattimento, onde lasciare libera e senza ostacolo da un capo all'altro la batteria.

Questa gran camera riceve il lume da varie finestre aperte nella poppa. In questa parte della poppa vi sono delle imposte mobili che si levano, quando si vogliono avere due portelli di ritirata. A diritta ed a sinistra sono due porte per entrare nelle bottiglie.

Si fanno ai lati della gran camera delle divisioni con telaj che servono di camere agli ufficiali, d'ordinario due per parte.

Si praticano ancora sul davanti della gran camera, parimente con telaj, de'ritiri a destra per l'ufficio del capitano, a sinistra per gli aspiranti di marina.

Questa parte del secondo ponte sino all'albero di maestra è coperta dal cassero: in questo le aperture sono:

1.° La mastra dell'albero di mezzana; 2.° Un poco avanti di quest'albero la boccaporta per la grande scala che discende dal secondo ponte al primo o alla santa Barbara; 3.° La mastra del grande argano, la cui campana superiore s'innalza sul secondo ponte; 4.° La boccaporta per una doppia scala che comunica dal secondo ponte al primo, situata un poco all'indietro dell'albero di maestra e della sua tromba; 5.° La mastra dell'albero di maestra e delle trombe, le teste delle quali s'alzano sopra il secondo ponte alquanti pollici per ricevere gli stantuffi che giuocano nelle trombe per mezzo delle brimbale e manivelle stabilite più alte sull'albero di maestra, le quali si muovono a braccia d'uomini dal di sopra del cassero.

Un poco avanti all'albero di maestra, vi sono le piccole bitte o maimoni.

Dal dinanzi dell'albero di maestra verso il davanti della nave, per uno spazio eguale presso a poco alla quarta parte della lunghezza totale della nave, e terminato dal castello di prua, il secondo ponte è coperto ai lati soltanto dai passavanti. In questa parte vacante e scoperta, che resta sul secondo ponte tra i due castelli e i due passavanti, si collocano sopra le morse in tempo

della navigazione, la scialuppa e gli schifi a palischermi uno dentro l'altro.

All' estremità anteriore di questo spazio aperto, ed in mancanza del castello di prua, vi è un' apertura o boccaporta per una doppia scala che serve all'equipaggio per passare dal secondo ponte al primo.

Sotto il castello di prua e sopra il secondo ponte sono situate la cucina e i forni, necessarj tanto pel capitano e gli ufficiali, quanto per l'equipaggio.

Alla metà della distanza, compresa tra il principio del castello di prua e l'albero di trinchetto, è la scassa o minchia del piccolo argano, il quale ha il suo piede in questo luogo sul secondo ponte, e la sua campana sopra il castello di prua, dov' esso si vira. Finalmente si trova la mastra dell'albero di trinchetto, ed al sito del parapatto di prua v'è una paratia verticale che fa il termine del secondo ponte da questa parte, e per la quale si passa ascendendo per un gradino nella pulena della nave per due porte, una a destra e l' altra a sinistra. In questa stessa paratia sono praticati due portelli di caccia.

Restano a descriversi i due castelli.

Il castello posteriore o cassero si estende dalla poppa sino all'albero di maestra ed un poco oltre d'esso. La parte di questo castello, ch' è all'indietro dell'albero di mezzana, è coperta dall' impalcatura del casseretto.

Ivi a due terzi, presso a poco, della distanza, tra la poppa e l'albero di mezzana, è il ricinto per la camera del consiglio. Questa camera, ornata e ammobigliata decentemente, fa parte dell'alloggio del generale, se è a bordo, o del capitano, e gli serve di sala di compagnia e di sala di consiglio. In questa parte a livello del tavolato del cassero è la galleria, gran poggiuolo o verrone che occupa tutta la larghezza della poppa; nella qual galleria si entra dalla camera del consiglio per due porte a destra e a sinistra. Nel voltare di questa galleria ai fianchi della nave e fuori del bordo, sopra le bottiglie, vi sono due camerini a destra e a sinistra, uno de'quali è talvolta disposto per latrina.

La camera del consiglio è illuminata non solamente dalle porte e finestre vetriate che sono alla poppa, ma ancora da piccole finestre laterali: due delle grandi finestre della poppa, e due tratti della balaustrata della galleria corrispondenti, sono amovibili, per farne al bisogno due portelli di caccia, trasportandovi due cannoni dal cassero.

A destra ed a sinistra sul davanti della camera del consiglio vi sono due camere le quali tra tutte e due non occupano la larghezza della nave, e lasciano tra di loro uno spazio per un vestibolo tra la camera del consiglio e l' albero di mezzana. Una di queste camere comincia a destra con la camera del consiglio, e serve di stanza da letto pel generale; e quella a sinistra, che ha il suo ingresso nel vestibolo, serve pel capitano di bandiera.

Nel davanti ancora di queste due stanze ve ne sono altre due per parte, la quali vanno atringendosi, e si nominano *il cembalo* ( Le clavecin ), perchè ne ricordano la figura: servono all' alloggio degli ufficiali principali dopo il capitano. Qualche volta il generale ne prende una davanti alla sua stanza da letto a destra, per servirsene come di gabinetto.

Tale, a un dipresso, è la distribuzione di questi alloggi nelle navi da guerra francesi.

L' impalcatura del casseretto che cuopre la camera del consiglio, le due camere che sono sul davanti ed il vestibolo, non arrivano per l'ordinario sino all'albero di mezzana. Dietro quest' albero è la ruota del timone, la chiesola ed il posto del timoniere.

Un poco avanti a quest'albero è l' apertura o boccaporta per la scala, chiamata *la scala grande*, la quale comunica dal cassero al secondo ponte. Il rimanente del cassero porta ad amendue i bordi cinque cannoni da dodici. Il mezzo di questa impalcatura è fatto a carabottino, per dare dell'aria nei bei tempi al secondo ponte. Uno di questi quartieri a graticola si alza quando si ha bisogno di smontare o rimettere a luogo l'argano ch' è di sotto. All' indietro dell'albero di maestra sul tavolato del cassero è stabilita la rastrelliera o fila di puleggo che servono al passaggio di varie manovre.

Il cassero è terminato d' ordinario un poco davanti all' albero di maestra, che lo attraversa con un ornato chiamato *parapetto* ( Fronteau. Breast-work ), ed è una specie di balaustrata, nel mezzo della quale è stabilita la maggior campana della nave, tra due stanti verticali. Questo parapetto non arriva sino ai bordi, se non che quando mancano i passavanti, i quali sono la continuazione in una certa larghezza delle tavole del cassero, per fare una comunicazione tra i due castelli di poppa e di prua.

Il castello di prua è terminato da ooa balaustrata o parapetto simile a quello che termioa il cassero, posto davanti l' albero di maestra: a ciascuna estremità de' passavanti all' indietro e al davanti, a destra e a sinistra, sono quattro scale per comunicare dall' uno e dall' altro castello al secondo poote.

Il castello di prua è terminato sol davanti da un' altra balaustrata, chiamata *parapetto di prua*, che si estende da destra a sioistra, ed ha ai lati due piccole scale le quali servono ai marinaj per discendere dal castello di prua nella pulena o sperone. Vi sono sul castello di prua otto cannoni da dodici, quattro per bordo, la soglia dei quali è meno elevata di qoella de' cannooi del cassero.

In mezzo allo stesso castello s' ionalza il piccolo argano della oave, il cui piede è stabilito, come si è detto, sul secondo poote. All' indietro dell' albero di trinchetto vi è uoa fila di pulegge simili a quelle dell' albero di maestra.

Sullo sgolato da uo castello all' altro, al lato esteriore de' passavanti, sooo piantati i candellieri portanti i filari e le reti, per formare la pavesata.

Il tavolato del casseretto cuopre gli alloggi di poppa, e si stende da una piccola distanza all' indietro dell'albero di mezzana, sino all'estremità della poppa o al coronameoto, dove termina e fa uo parapetto assai basso: io mezzo del corooamento è piantato il piede del bastooe di bandiera. A sioistra e a destra sul davanti del casseretto, vi sono due scale per comooicare dal cassero al casseretto. Esso è terminato con un parapetto leggiero o con ona balaustrata che lascia libero da ciascun lato il passaggio delle scale.

Attualmente sopra il casseretto delle navi da guerra in Francia non si fa alcun alloggio.

Per gli altri oggetti che rigoardano il complesso della nave, si dee ricorrere agli articoli *Alberatura*, *Guernimento*, *Vele*; nè occorre diffondersi più lungameote. Basterà osservare le figure di due navi alla vela, una alla figura 363, veduta per davanti, che corre stretta al veoto, l' altra alla figura 364, veduta per la poppa, che corre con veoto largo.

Le navi di linea sooo distiote in varj ranghi, secoodo la loro grandezza ed il oumero de' loro cannoni, ecc.

Le oavi di primo rango sono quelle a tre pooti: hanno, più di quelle che si sono descritte, una batteria iotera sopra uo terzo ponte, sopra il qoale vi sono parimenta i castelli di poppa e prua. Queste navi portano da novauta sino a ceototreotadue cannoni.

*Nave di compagnia.* VAISSEAU DE COMPAGNIE. A GOOD COMPANY KEEPER. Si dice di uoa oave che marcia abbastanza bene per tenersi unita alle altre, faceodo la medesima rotta, senza obbligarle a diminuire le loro vele, o a mettersi in panna di tratto io tratto per aspettarla, come accade quaodo sooo oavi cattive camminatrici.

Si dice anche *nave di compagnia* (VAISSEAU DE COMPAGNIE. A COMPANY SHIP) a quella nave che appartiene ad uoa compagoia di commercio, particolarmente parlando di qoelle della compagnia dell' Iodie orientali d' Ioghilterra, o d' altra nazione.

*Nave della compagnia dell' Indie.* VAISSEAU DE LA COMPAGNIE DES INDES. AN EAST INDIA MAN.

*Nave mercantile.* VAISSEAU MARCHAND. A MERCHANT-SHIP. Nave apparteneote a particolari, di cui l'unico impiego è di trasportare mercaozie.

*Nave corsara.* VAISSEAU CORSAIRE. A PRIVATEER. V. *Corsale. Armatore.*

*Nave* o *bastimento da carico.* VAISSEAU DE CHARGE. A VESSEL OF BURTHEN. È uo bastimento le coi capacità sono considerabili, costruito coo fondo largo e grosso corpo, perchè possa portar molto carico.

*Nave da trasporto.* VAISSEAU DE TRANSPORT. A STORE-SHIP OF A TRANSPORT. È ooa nave d'ordinario ooleggiata per cooto dello stato, per portare viveri e muoisioni al seguito di una spedizioce.

*Nave fina. Nave tagliata per la marcia.* VAISSEAU FIN OU VAISSEAU TAILLÉ POUR LA MARCHE. A SHARP BUILT SHIP.

*Nave ardente* (VAISSEAU ARDENT. A GRIPING SHIP) che orza facilmeute, e proutamente va al veoto.

*Nave nemica.* VAISSEAU ENNEMI. AN ENEMY'S SHIP.

*Nave neutrale.* VAISSEAU NEUTRE. A NEUTRAL SHIP.

*Nave di basso bordo.* VAISSEAU DE BAS BORD. A LOW BUILT VESSEL. È quella che ha poco legoo fuori d' acqua; ch' è di piccole dimensioni.

*Nave di alto bordo.* VAISSEAU DE HAUT BORD. A GENERAL NAME FOR LARGE SHIPS. È quella nave di graodi dimeusioni, il cui bordo è

molto elevato sopra la superficie dell'acqua, e s' intende con questo nome una nave di linea.

*Nave all' ancora.* VAISSEAU A L'ANCRE *ou* AU MOUILLAGE. *A SHIP RIDING AT ANCHOR OF A ROADER OR ROADSTER.*

*Nave alla vela.* VAISSEAU A LA VOILE *ou* SOUS VOILES. *A SHIP UNDER SAIL.*

*Nave al più preeco. Nave stretta al vento.* VAISSEAU AU PLUS PRÈS. *A SHIP CLOSE HAULED.*

*Nave di prua rotonda o piena.* VAISSEAU QUI A L'AVANT JOUFFLU *ou* RENPLÉ. *A BLUFF-BOW SHIP.*

*Nave di poppa rotonda.* VAISSEAU A POOPE RONDE. *A SHIP WITH A ROUND TACK.*

*Nave con poppa rasa.* VAISSEAU A CUL QUARRÉ. *A SHIP WITH A SQUARE TACK.*

*Nave che travaglia molto, facile a sbandare.* BATIMENT JALOUX, BATIMENT FOIBLE DE COTÉ. *CRANK SHIP.*

*Nave che poggia facilmente.* VAISSEAU LACHE. *A LEEWARD-SHIP.* E il contrario di ardente.

*Nave imprnata.* VAISSEAU QUI EST TROP SUR L'AVANT *ou* TROP SUR LE NEZ. *A SHIP TOO MUCH BY THE HEAD.* Significa che s' immerge molto a prua.

*Nove oppoppata.* VAISSEAU QUI EST SUR L'ARRIÈRE. *A SHIP WHICH IS TOO MUCH BY THE STERN.* Significa che s' immerge molto a poppa.

*Nave offollata alla costa di sottovento.* VAISSEAU CHARGÉ EN COTE. *A SHIP EMBAYED ON A LEE SHORE WITH A HARD WIND.*

*Nave danneggiata.* VAISSEAU ENDOMMAGÉ. *A DISABLED SHIP.*

*Nave che non cammina bene. L' ultima nave di una flotta. Cattiva veliera.* UN MAUVAIS VOILIER. *A SLOW SAILOR, A BAD SAILOR.*

*Nave dritta.* VAISSEAU DROIT. *AN UPRIGHT SHIP.*

*Nave scavezza.* VAISSEAU ARQUÉ. *A SHIP BECOMEN BROKEN-BACKED OF CAMBERED.*

*Nove dura a governare.* VAISSEAU QUI NE SENT POINT LE GOUVERNAIL. *A SHIP THAT DOES NOT ANSWER THE HELM READILY.*

*Nave salvata.* VAISSEAU ÉCHAPPÉ AU DANGER. *A SHIP THAT ESCAPED THE DANGER.*

*Nave investita.* VAISSEAU QUI EST A SEC. *A SHIP HIGH AND DRY UPON THE BEACH.*

*Nave atta.* VAISSEAU MARCHAND ARMÉ EN GUERRE. Si dice di un grosso bastimento che, sebbene sia fatto per il commercio, si può non pertanto armare e rendere atto alla guerra.

*Nove a tre ponti.* VAISSEAU A TROIS PONTS. *A THREE DECKER.*

*Nave in capo o in coda.* VAISSEAU DE TETE *ou* DE QUEUE D'UNE ESCADRE. *THE HEADMOST OF STERNMOST SHIP OF A FLEAT OF SQUADRON.*

*Nave armata in flauto o in flutta.* VAISSEAU ARMÉ EN FLUTE. *A SHIP ARMED EN FLUTE.* V. *Flauto.*

*Nave che porta bene la sua batteria* (VAISSEAU BIEN BATTANT. *A SHIP THAT CARRIES HER GUNS A GOOD HEIGTH OUT OF THE WATER*), cioè ben alta sopra l' acqua.

*Nave bene connessa.* VAISSEAU BIEN LIÉ. *A STRENGTH-BUILT SHIP.*

*Nove corta.* VAISSEAO COURT. *A SHORT SHIP.*

*Nave debole di legname.* VAISSEAU FOIBLE D'ÉCHANTILLON. *A SHIP WHOSE TIMBERS ARE SLIGHT.*

*Nave forte di legname.* VAISSEAU FORT D'ÉCHANTILLON. *A SHIP WHOSE TIMBERS ARE THICK.*

*Nave alta sull' acqua.* VAISSEAU HAUT SUR L'EAU. *A SHIP THAT SITS HIGH UPON THE WATER.*

*Nave che ha molto apporenza.* VAISSEAU QUI A BEAUCOUP D'APPARENCE. *A SHIP THAT APPEARS TO BE OF GREATER FORCE THAN SHE IS.*

*Nave che ho molto slancio.* VAISSEAU QUI A BEAUCOUP D'ÉLANCEMENT. *A SHIP WITH A RAKING STEM.*

*Nave che ha molte maglie.* (VAISSEAU QUI A BEAUCOUP DE MAILLES. *A SHIP WHOSE TIMBERS STAND VERY WIDE*), cioè, che ha molti vôti tra le coste. V. *Maglie.*

*Nave che ha molta inclinazione di poppa.* VAISSEAU QUI A BEAUCOOP DE QUEUE. *A SHIP WHOSE STERN HAS A GREAT RAKE.*

*Nave che ha molto forno.* VAISSEAU QUI A BEAUCOUP DE VOUTE. *A SHIP THAT HAS A VERY HOLLOW COUNTER.*

*Nove che ha della rientrata.* VAISSEAU QUI A DE LA RENTRÉE. *A SHIP WHOSE UPPER-WORKS TUMBLE IN CONSIDERABLY.* V. *Rientrata.*

*Nave che ha della tonturo, dell' alunamento.* VAISSEAU QUI A DE LA TONTURE. *A SHIP WITH A GREAT SHEER.*

*Nove che ha l'aria guerriera.* VAISSEAU QUI A L'AIR MALE. *A SHIP THAT HAS A WARLIKE APPEARANCE.*

*Nave che ha il fianco diritto* (VAISSEAU QUI A LE COTÉ DROIT. *A WALL-SIDED SHIP*), cioè con poca curvatura e poca rientrata.

*Nave che ha il fianco forte.* VAISSEAU QUI A LE COTÉ FORT. *A STIFF SHIP.*

*Nave che ha le coste rotonde.* VAISSEAO QOI A LES COTES RONDES. *A ROUND-SIDED SHIP.*

*Nave che ho i fondi fini.* VAISSEAU QUI A LES FONDS FINS. *A SHARP-BOTTOMED SHIP.*

*Nave di fondo largo.* VAISSEAU QUI A LE FOND LARGE. *A FLAT-FLOORED SHIP.*

*Nave di poca vista o apparenza*. VAISSEAU QUI A PEU D'APPARENCE. *A SHIP THAT APPEARS TO BE OF MUCH LESS FORCE THAN SHE REALLY IS*.

*Nave che ha perduto della tontura*. VAISSEAU QUI A PERDU DE SA TONTURE. *A SHIP THAT HAS LOST HER SHEER*.

*Nave che ha sofferto ne' tempi burrascosi*. VAISSEAU QUI A SOUFFERT DANS LES MAUVAIS TEMPS. *A WEATHER-BEATEN SHIP*.

*Nave che ha un fianco falso*. VAISSEAU QUI A UN FAUX COTÉ. *A LAP-SIDED SHIP*.

*Nave che cappeggia bene*. VAISSEAU QUI CAPÉYE BIEN. *A SHIP THAT LIES TO WELL IN A GALE OF WIND*.

*Nave che fa più acqua di quella che si può aggottare*. VAISSEAU QUI COULE BAS D'EAU. *A SHIP THAT MAKES MORE WATER THAN PUMPS CAN DISCHARGE*.

*Nave che fa bene le sue evoluzioni*. VAISSEAU QUI ÉVOLVE BIEN. *A SHIP THAT WORKS WELL*.

*Nave che travaglia sul mare*. VAISSEAU QUI FATIGUE A LA MER. *A BAD SEA-BOAT* OF *A SHIP THAT STRAINS AND LABOURS VERY MUCH AT SEA*.

*Nave che governa bene*. VAISSEAU QUI GOUVERNE BIEN. *A SHIP THAT ANSWERS HER HELM QUICKLY*.

*Nave che governa male*. VAISSEAU QUI GOUVERNE MAL. *A SHIP THAT STEERS BADLY*.

*Nave che manca di legami*. VAISSEAU QUI MANQUE DE LIAISONS. *A WEAK-BUILT SHIP*.

*Nave che intacca bene il vento*. VAISSEAU QUI RALLIE BIEN AU VENT. *A WEATHERLY SHIP*.

*Nave che pesca molto*. VAISSEAU QUI TIRE BEAUCOUP D'EAU. *A SHIP OF A GREAT DRAUGHT OF WATER*.

*Nave che pesca poco*. VAISSEAU QUI TIRE PEU D'EAU. *A SHIP OF AN EASY DRAUGHT OF WATER*.

*Nave che si comporta bene sul mare*. VAISSEAU QUI SE COMPORTE BIEN A LA MER. *A GOOD SEA-BOAT* OF *A SHIP THAT BEHAVES WELL AT SEA*.

*Nave rasa*. VAISSEAU RAS. *A SHIP THAT SITS LOW ON THE WATER*.

*Nave galluta*. *Nave di madia*. VAISSEAU ENHUCHÉ. *A MOON-SHEERED SHIP*.

NAVICELLA, s. f. NACELLE. *A SMALL SKIFF* OF *WHERRY*. Vale barchetta o battello che non ha nè vele nè alberi.

NAVIGARE, v. n. NAVIGUER. *To SAIL* OF *TO DIRECT A SHIP'S COURSE AT SEA*. *To TRAVEL BY SEA*. *To LEAD A SEA-FARING LIFE*. Si dice degli uomini, e de' bastimenti ancora: *Un tale bastimento naviga bene*. UN TEL BATIMENT NAVIGUE BIEN.

*Navigare a secco*. NAVIGUER A SEC. *To go* *HIGHAND DRY*, *UNDER THE BARE POLES*. E camminare col bastimento senza vele e senza remi, col solo vento.

*Navigare di bolina*. ALLER A LA BOULINE. *To STAND CLOSE-HAULED*. V. *Bolina*.

*Navigare col terreno in mano*. NAVIGUER A VUE DE TERRE. *To SAIL ALONG WITHIN SIGHT* OF *LAND*. E camminare col bastimento sempre a vista della terra.

NAVIGATORE, s. m. NAVIGATEUR. *A SEA-FARING MAN* OF *NAVIGATOR*. Così si chiama un uomo ch'è dedicato al mestiere del mare.

*Navigatore volontario*. NAVIGATEUR VOLONTAIRE. *YOUNG VOLUNTEER*.

*Navigatore*, o *bastimento buon navigatore*. VAISSEAU BON NAVIGATEUR. *A GOOD NAVIGATOR*.

NAVIGAZIONE, s. f. NAVIGATION. *NAVIGATION*. Con questo vocabolo s' intende la scienza e l'arte di dirigere e condurre le navi sul mare, da un paese all'altro, nei diversi paraggi del globo. Quest'arte consiste non solamente nel condurre il naviglio da un luogo all'altro per mezzo delle carte idrografiche, ma altresì nel manovrarlo o governarlo con sicurezza, per fargli fare tutti i movimenti che bisogna, per mantenerlo nella rotta e direzione che conviene. Quindi l'arte della navigazione comprende il pilotaggio e la manovra.

La navigazione si divide in *alturiera* o *di lungo corso* (HAUTURIÈRE ou DE LONG COURS. *A TRIP*), nella quale si perdono di vista le coste e le terre per lunghi tratti di tempo, e si regola la rotta coll' osservazione degli astri; e navigazione *costiera* o *cabottaggio* (NAVIGATION COTIÈRE ou CABOTAGE. *THE ART* OF *COASTING*; *THE COASTING-TRADE*), nella quale si va da un porto all'altro a limitate distanze, senz'allontanarsi molto dalle terre e senz'attraversare l'Oceano in veruna parte considerabile della sua estensione.

La navigazione alturiera o per altura richiede, più che l'altra, un'esatta cognizione delle carte marine, de' venti regnanti ne' diversi paraggi, de' pericoli da schivare: essa esige, più che l'altra, un calcolo giornaliero e continuato del cammino fatto in tutti gl'istanti, per la quantità e direzione, delle osservazioni astronomiche proprie a determinare la latitudine e la longitudine; richiede una gran pratica e l'abitudine di giudicare gli effetti delle correnti e della

deriva, pei quali il bastimento si allontena dalla sua rotta appareote: per notare ogni giorno il cammioo che si è fatto, e il punto d'arrivo oll'ora del meezodì, e per regolare successivamente la rotta che conviene tenere onde giongere con sicureeza e nel più breve tempo al luogo deetinato.

*La navigazione costiera* o *di cabottaggio* richiede una cognizioee più esatta dell' andamento, delle direzioni, delle apparenee delle coste, come si presentano a qoalche distanza: oltre ciò la cognizione dello stabilimento dei porti, della velecità e direzione della maree, della posizioee delle rocce, degli scanni, scogli e dei pericoli che trovansi in vicinanea dei luoghi pei quali debbe passare il bastimento; degli scandagli, della natura dei fondi, degli ancoraggi, delle rade, degl' ingressi ne' porti e nei fiumi. La fineeza e prontezza delle manovre è anche più necessaria di quello che lo sia nella navigazione d'altura, perciocchè nei passaggi angusti tra le terre e in vicinanza di qualche pericolo una manovra male immaginata, o una evoluzione male eseguita, può mettere a rischio il bastimento, laddove in alto mare essa non vi cagiona per lo più altro inconveniente se non che qualche ritardo.

*Navigaaione* dicesi anche l' atto di navigare o di viaggiare per mare e lo stesso viaggio. In questu senso si dice *una bello*, *una felice navigazione*, o *una navigaaione infelice*, *pericoloso* ( UNE BELLE, UNE HEUREUSE NAVIGÀTION. *A NAVIGATION WITH NO CAESSES* or *ACCIOENTE AT EEA* ).

NAVIGLIO, s. m. *Navigio*. *Navilie*. *Navile*. NAVIRE. *A SAIP*. Questo nome si dà in generale a tutti i bastimenti di tre alberi costroiti e attraezati come i vascelli di linea e le fregate: però si usa anche parlando de' bastimenti mercantili minori.

*Navilio* e *naviglio* significa ancora moltitodine di bastimenti da navigazione.

*Naviglie armato in cerso*. NAVIRE ARMÉ EN COURSE. *A SHIP ARMED FOR PRIVATEERING*. V. *Armatere*.

*Un bastimente!* NAVIRE! *A SAIL!* Il marinajo che è alla vedetta in alto degli alberi quando scopre un bastimento o una vela, lo annunzia con questo grido, per avvertire l'ufficiale di guardia da qual parte lo ha veduto.

*Oh del bastimento! Oh del naviglio! Oh!* OH DU NAVIRE! OH! *TAE SHIP HEY!* Grido col quale si chiama un bastimento che è a portata d'intendere la voce mandata con la tromba, per avvertirlo che si vuole parlargli.

*Per dove il bastimento?* OU VA LE NAVIRE? *WHERE ARE YOU BOUND TO? HOY!*

*Donde viene il bastimento?* D'OU VIENT LE NAVIRE? *WHANCE COMA YOU? HOY!*

NEBBIA, s. f. Ven. *Caligo*. BROUILLARD. *FOG*. In mare si dice anche *Bruma*. Vapore denso, umido che infosca l' aria.

NEBBIONE, s. m. BROUILLARD ÉPAIS. *A THICK FOG*. Accrescitivo di nebbia. Nebbia che si estende a molta altezza.

NEGARE, v. a. Ven. *Annegere*, *affogere*. NOYER. *To DRAWN*. V. *Annegare*.

NEMBAIZZA. Ven. Apparecchio di cielo che presagisce o dà principio al nembo.

NEMBO, s. m. GRAIN. *A SUDDEN SQUALL OF WIND*. Subita o repentina pioggia o nugolo che non piglia gran paese. Procella, tempesta, tempo disposto a muovere procelle.

NETTARE ( v. a. ) *i canneni*. ÉCOUVILLONNER LES CANONS. *To SPUNGE THE GUNS*. Ciò si fa con la lanata che passa e scorre per l' anima del cannone sino al fondo ripetutamente.

NOCCHIERO, s. m. NOCHER. In francese altre volte era equivalente a *Pileto* ( *BOATSWAIN* ). In alcuni mari si usa ancora per indicare quello che comunemente dicesi *Maestro d'equipaggio* ( MAITRE D'ÉQUIPAGE ).

NOCCHIO, s. m. Ven. *Greppe*. NŒUD D'ARBRE. *KNOT* or *KNUT*. Quella parte più dura del fusto dell' albere, indurita e gonfiata per la pullulazione dei rami.

NOCE, s. f. NOIX. Si dà questo nome alla *testata dell' argano*, cioè alla parte sua superiore nella quale sono le aperture per introdurvi gli aspi. NOIX DE CABESTAN ( Fig. 7, o *a* ).

*Noce*. NOYER. *WALNUT-TREE*. Specie d'albero. V. *Legname*.

*Noce di un albero*. NOIX D'UN MAT. *HOUND OF A TOP MAST*. È un massiccio di legno o un rinforzo che si lascia o si fa alla sommità degli alberi di gabbia e di pappafico.

NODO. *Viluppo*. *Velta*. V. *Gruppo*.

NOLEGGIANTE, s. m. AFFRÉTEUR. *FREIGHTER*. Quegli che prende a nolo un bastimento, e ne paga un prezzo convenuto a viaggio, a tempo o a carico.

NOLEGGIARE, v. a. *Prendere a nolo*. *Dare a nolo*. NOLISER. FRÉTER. *To FREIGHT* or *HIRE*.

*Noleggiare una nave*. FRÉTER UN VAISSEAU. *To FREIGHT* or *HIRE A SHIP*. È prendere un bastimento al proprio servizio per un certo tempo o viaggio, a un prezzo convenuto.

NOLEGGIATO, add. FRÉTÉ ou AFFRÉTÉ. *HIRED*. *FREIGHTED*.

NOLEGGIATORE, s. m. FRÉTEUR. Proprietario di un bastimento il quale lo dà a nolo ad

un mercante. *The owner of a ship, that lets her to hire.*

NOLO (s. m.) *di un bastimento.* Fret d'un vaisseau. *Freight or hire of a ship.* Termine di commercio marittimo che significa il prezzo convenuto per avere l'uso del bastimento nel trasportare mercanzie, effetti od uomini da un porto ad un altro. Si dice anche *naulo* o *navolo*, e dai Francesi nolis, nel Mediterraneo.

NOMBOLI (Ven.), s. m. pl. *Cordoni. Legnuoli.* Torons ou tourons. *The twists or strands of a rope.* Sono le corde minori preparate per commetterle insieme e farne le maggiori.

NORDESTARE, v. n. *Grecheggiare.* Nordester. *To veer towards the East.* Si dice della declinazione dell'ago magnetico, la cui direzione scostandosi dal Norte si accosta alquanto all'Est.

NORDOVESTARE, v. n. *Maestreleggiare.* Nordouester. *To veer or to decline towards the West.* Si dice della declinazione magnetica per cui l'ago scostandosi dal Norte si accosta all'Ovest. Questa e la precedente variazione non suol eccedere i punti di Greco e di Maestro.

NORTE, s. m. *Nort* ed anche *Nord.* Nord. *North.* Il punto di Settentrione, il vero punto del Polo artico.

*Vento del Norte.* Vent du nord. *Northerly wind.* Il vento che spira dal punto del Norte. V. *Roso de' venti.*

*Un Nord* è termine di S. Domingo per esprimere un colpo di vento che viene dal Norte. *A hard gale from the North.*

NOSTROMO, s. m. È termine del Mediterraneo, ed è sinonimo di quello di *Maestro d'equipaggio* (Maitre d'équipage. *Boatswain*), che gli stessi ufficiali prendono nell'Oceano. È il primo uffiziale marinajo di un vascello, che reca all'equipaggio gli ordini dell'uffiziale comandante, e veglia alla loro esecuzione, e la dirige. Comanda con la voce o collo zufolo: l'attrazzatura del vascello gli è specialmente affidata.

Nelle galere il sottocomito si dice *Nostromo.*

NOTARE, v. n. *Nuotore.* Nager. Flotter. *To be floatting or water born.* E soprastare all'acqua, galleggiare mediante i proprj movimenti. Si dice propriamente degli uomini e degli animali.

NOTTOLA, s. f. Voc. Nap. Specie di scalmo che serve como di cuscinetto all'appoggio dei remi, onde non si consumi la parte superiore del bordo col moto di essi.

NOTTURLABIO, s. m. Nocturlabe. *Nocturnal.* È uno strumento di cui una volta si fece uso per determinare a tutte le ore della notte quanto la stella polare fosse sopra o sotto il polo.

NUOTARE. V. *Notare.*

NUVOLO, s. m. *Nugolo.* Nuage. Nue. *A cloud.* Adunamento di vapori che si fa nell'alto dell'atmosfera, o toglie la vista degli astri.

NUVOLONE, s. m. Gros nuage. Gros ciel. Nuvolo grande che minaccia pioggia.

NUVOLOSITÀ, s. f. Obscurcissement de l'air causé par une grande quantité de nuages. *Cloudiness, darkness.*

NUVOLOSO, add. Couvert de nuages. *Cloudy. Misty.*

## O

OCCHIO, s. m. Œil. *Eye.* Si dice generalmente di più pezzi che abbiano un foro rotondo.

*Occhi di prua. Cubie. Occhio di bue.* Écubiers. *The hause-holes.* I buchi a prua pei quali passano le gomone delle ancore.

*Occhio dell'ancora.* Œil de l'ancre. *Eye of the anchor.* Quel buco nella sommità del fuso dell'ancora, pel quale passa la cicala.

*Occhi di civada.* Yeux de la civadière. *Holes in the clues of the spritsail.* Buchi che si lasciano aperti al fondo della vela di civada ond'esca l'acqua che in essa si raccoglie pei colpi di mare.

*Occhi od occhietti di vela, occhietti di terzaruoli.* Œillets de voile ou œillets de ris. *Eye-let-holes.* Buchi aperti nelle vele per inferirle ai pannnoi con le gaschette, o per prendere i terzaruoli.

*Occhietto d'ago. Cruna.* Œillet d'aiguille. *Eye-let-hole needle.* Il buco per cui si passa il filo.

*Occhio di gherlino. Ganza.* Œillet de grelin. *An eye spliced on the end of any rope.* È un cappio fatto per impiombatura all'estremità di un gherlino.

*Occhio di straglio.* Collet d'étai. Œillet d'étai. *Eye of a stay.* È un cappio fatto all'estremità di uno straglio per passarvi lo straglio stesso e abbracciaro la testata d'un albero.

*Occhi del viradore.* Œillets de la tournevire. *Eyes of the voyal.* Sono i due occhi o ganze all'estremità del viradore per unirle e farne una corda perpetua, quando si vuol farne uso per levar l'ancora coll'argano. V. *Viradore.*

*Occhi o campanelle di ferro.* ŒILLETS DE FER. *Iron-eye of a bolt.* Sono anelli o campanelle all' estremità d' un ferro rotondo o d' un chiodo, che si possono piantare nel bastimento dovunque, per aver un punto fermo cui legare e fermare corde e pulegge.

*Occhi di perni di ferro.* CHEVILLES A ŒILLET. *The eye of an iron-bolt.*

*Occhio d' una gassa, d' uno stroppo.* ŒILLET, BOUCLE, COLLET D'ÉTAI. *The eye of a strop, stay etc.*

*Occhio d' una bigotta.* LE TROU D'UNE MOQUE. *The eye of a dead-block.*

*Occhio di bue.* ŒIL DE BŒUF. *Ox-eye. Le cubie.* ECUBIERS.

*Occhia di un bozzello.* MORTAISE, ÉLAN D'UNE POULIE. *Sheave-hole, the channel.*

*Occhio o luogo del destro.* LE TROU, LA LUNETTE. *The hole of the privy.*

OCCIDENTE, s. m. *Ponente.* LE COUCHANT. *West.* E uno de' quattro punti cardinali, ed esattamente parlando è il punto nell'orizzonte distante dal Norte 90°. V. *Tramontare.*

OCEANO, s. m. OCÉAN. *The Ocean.* Vasta estensione di mare non interrotta da terre se non che a grande distanza. Si distinguono cinque Oceani, cioè l'Oceano settentrionale, l' atlantico, il pacifico, l' indiano e il meridionale.

*L' Oceano atlantico* (OCÉAN ATLANTIQUE. *The atlantic Ocean*) si divide in due parti, una delle quali si chiama *Oceano atlantico del Nord*, e l'altra *Oceano atlontico del Sud* o *Mare etiopico* (OCÉAN ATLANTIQUE DU NORD, OCÉAN ATLANTIQUE DU SUD *ou* OCÉAN ÉTHIOPIQUE. *North atlantio Ocean, and South atlantic or ethiopic Ocean*).

*L' Oceana settentrionale* (L'OCÉAN SEPTENTRIONAL. *The Northern Ocean*) si estende al Nord dell' Europa, Asia e America verso il polo.

*L' Oceano otlantico* (L'OCÉAN ATLANTIQUE. *The atlantic Ocean*) è tra i continenti d'Europa e d'Affrica a Levante, e dell'America a Ponente.

La parte dell'Oceano atlantico settentrionale che giace tra l'Europa e l'America, è chiamata l' Oceano occidentale.

*L'Oceano pacifico* (L'OCÉAN PACIFIQUE. *The pacifio Ocean*), o come talvolta si dice *il mare del Sud* (LA MER DU SUD. *The South sea*), giace tra i lidi all' Occidente e a Maestro dell' America, e i lidi di Levante e di Greco d' Asia.

*L' Oceano indiano* bagna i lidi delle coste orientali dell' Affrica e il Sud dell'Asia, ed è confinato all' Est dalle isole indiane e dal continente meridionale.

*L' Oceano meridionale* si estende verso il mezzodì dell' Affrica e dell' America, verso il polo antartico.

OMBRINALI, s. m. pl. Ven. *Brunali.* Nap. *Imbrunali.* DALOTS. *Scupper-holes* or *scuppers. The water-ways.* Sono fori o aperture dalle bande della nave, per dove si vôta l'acqua che si raccoglie sopra i ponti per le ondate o per la pioggia. Queste aperture attraversano il pezzo chiamato *de' trincarini* (GOUTTIÈRES. *The water-ways of the decks*) e le tavole del fasciame esteriore, e sono munite di un tubo di legno più aperto e largo al di dentro di quello che al di fuori, che occupa esattamente il buco nel quale s'incassano, per preservare gli stessi trincarini ed altri membri della nave dall' umidità. Si guerniscono interiormente di fogli di piombo o di rame.

Gli ombrinali del primo ponte d' una nave di guerra sono in minor numero di quelli del secondo ponte e de' castelli, e sono guerniti tutti, d' ordinario, di tubi di cuojo fermato all'intorno dell'ombrinale al di fuori che pendono verso il mare, affinchè chiudano lo stesso ombrinale, e impediscano che l' acqua del mare non entri nella nave quando sbanda, o quando il mare è agitato.

*Ombrinali della gatta* (DALOTS DE LA CATTE. *Scuppers of the manger*) sono due ombrinali forati, uno per parte delle navi verso il davanti dentro della gatta, per far ritornare in mare l' acqua che sgocciola dalla gomona, e che si raccoglie nella mangiatoja quando si leva l' ancora. Questi ombrinali sono traforati obbliquamente, e la loro direzione è verso l' indietro ed in discesa, affinchè i colpi di mare che percuotono la prua non faccino entrare l'acqua per quei buchi.

*Cuoj o maniche degli ombrinali.* CUIRS DES DALOTS *ou* MANCHES DES DALOTS. *Scupper-hoses.* Sono que' tubi di cuojo con i quali si guerniscono per di fuori gli ombrinali d'una nave, e que' del ponte d' una fregata.

ONDA, s. f. *Flutto. Fiotto.* VAGUE. LAME. *Surge or wawe or billow.* Parte d'acqua agitata ed alternativamente sollevata ed abbassata. Monticello od elevazione moventesi dell' acqua del mare, che si rompe e si diffonde in ischiuma, per effetto del vento, o per l' incontro del bastimento o d'altro oggetto.

ONDATA, s. f. *Colpo di mare o di onda.* COUP DE MER. *The shock of a heavy sea.* V. *Fiotto.*

ONDEGGIAMENTO, s. m. *Maroso.* Ven. *Mar vecchio.* HOULES. *Swell of the sea.* Intendesi

il movimento della acque del mare, e quella elevazione sorda e non rumorosa delle stesse, che continua dopo un forte vanto, anche se questo siasi cambiato.

*Vi è dell'ondeggiamento.* IL Y A DE L'HOULE. *THERE IS A GREAT SWELL.*

**ONZA** ( Ven. ), s. f. COUPLE DE LEVÉE. *THE FRAMES OF A SHIP WHICH ARE DESIGNED ON THE SHIPWRIGHT'S PLAN AND MOULDED.* Una di quelle coste che chiamansi ancha coste di levata, e servono a configurare, con le forme o maestre, l'intero corpo della nave nell' atto della sua costruzione. V. *Costruzione. Costa.*

**OPERAJO**, s. m. OUVRIER. TRAVAILLEUR. *WORKMAN.*

**OPERE**, s. f. pl. ŒUVRES. *WORKS.*

*Opere vive.* ŒUVRES VIVES. *QUICK-WORKS.* S' intende tutta la parte del bastimento che sta sotto acqua.

*Opere morte.* ŒUVRES MORTES. *DEAD-WORKS or UPPER-WORKS.* Tutta la parte del bastimento cha sta sopra la linea d'acqua.

*Opere di marea.* ŒUVRES DE MARÉE. *THE GRAVING, CAULKING OR REPAIRING A SHIP'S BOTTOM DURING THE RECESS OF THE TIDE.* Sono i lavori di raddobbare, calafatare o carenare che si fanno, in tempo di bassa marea, ne' bastimenti cha hanno investito in terra, in qualche circostanza di marea bassa. La marea cha ascende interrompe per molte ore questo lavoro, e vi si ritorna molte volte, secondo il genere di lavoro, e si sollecita nelle ore favorevoli.

**ORAGANO**, s. m. Voce dell' uso. OURAGAN. *HURRICANE.* Tempesta orribile e violenta; colpo di vento pericolosissimo, accompagnato d'ordinario da pioggie forti a continue, che a certe epoche dell'anno succede in alcuni paraggi, particolarmente in quelli che sono posti tra i tropici, ed in vicinanza agli stessi. I temporali di questa sorta non sono di lunga durata, ma estremamente pericolosi per le navi.

**ORCA**, s. f. HOURQUE ou HOUCRE. *A HOWKER.* Specie di bastimento olandese da madieri piatti, grosso ventre a poppa tonda. Ha un albero di maestra a pible, con due e talvolta tre vele quadre; un albero di mezzana, con una vela a ghisso ed un parrocchetto di fuga; un bompresso assai lungo; una vela di civada, e tre o quattro flocchi. ( Fig. 164 ).

Questi bastimenti sono della portata di sessanta sino a duecento tonnellate, o talvolta più ancora. Molta marinai del Nord ne fanno uso, oltre gli Olandesi; e si distinguono piuttosto per il loro guernimento e per l'alberatura che si è indicata, di quello che per la loro costruzione.

Il re di Danimarca ha delle orche costruite a forma di fregate o corvette che portanu da dieci a dodici cannoni di batteria, e che fanno interamente l'ufficio dello corvette. Questi bastimenti sono attissimi alla navigazione al più presso, o stretti al vento.

**ORDINANZA**, s. f. *Ordinanza di marina.* ORDONNANCE DE LA MARINE. *THE STATUTES OF THE NAVY.* Sono le regole, le prescrizioni, i decreti del principe riguardanti la marina.

*Ordinanza de' pagamenti.* ORDONNANCE DE PAIEMENT. È un ordina del capo civile od ordinatore della marina al pagatore, di consegnare una somma qualunque, pei motivi in esso ordine espressi, con gli allegati per riscontro.

**ORDINATORE**, s. m. ORDONNATEUR. *A CIVIL OFFICER, WHOSE EMPLOYEMENT ANSWERS TO THAT OF A COMMISSIONER RESIDENT.* Ufficiale principale dell' amministrazione della marina, in ciascun porto grande, capo della contabilità e della finanze di marina, e che ordina tutt' i lavori, le spese e operazioni in un arsenale di marina. Egli ha sotto i suoi ordini un controllore e un certo numero di commissarj di marina ed altri ufficiali civili, gli ufficiali incaricati dei movimenti, gl' ingegneri costruttori, i loro subalterni, i commissarj dell' iscrizione marittima, i guardamagazzini ed altri impiegati subordinati in questi diversi rami di servizio, gli ufficiali di sanità, gl' impiegati negli ospitali di marina o ne' bagni. Le riviste degli ufficiali o delle truppe, l' impiego dei fondi e delle materie, i magazzini, le provigioni, i mercati, le convenzioni, le forniture e i lavori di costruzione, dei raddobbi, della officine, degli armi. Anche le fortificazioni e fabbriche civili dipendono dall' officio dell' ordinatore.

**ORDINE**, s. m. ORDRE. *ORDER.* Termine di tattica navale ch' esprime la disposizione della navi d' un' armata, rispettivamente tra di loro. Vi sono diversi ordini secondo le varie circostanze. Qualunque sia l'ordine in cui si dispone l' armata, deesi sempre procurare di disporla in modo che possa mettersi facilmente in quello di battaglia.

*Ordine di marcia.* ORDRE DE MARCHE. *ORDER OF SAILING.* È quello secondo il quale un' armata navale marcia o fa rotta. Dipende dal generale che comanda l' armata,

il disporla. Non pertanto l'ordine più frequente di marcia, ed il meno soggetto ad inconvenienti, è quello in cui l'armata è divisa in tre colonne; una fatta dalla vanguardia a sopravvento, l'altra dal corpo di battaglia nel mezzo, e da quella della retroguardia sottovento. Ciascuna di queste colonne ha il suo comandante alla testa, e si mette sulla linea più presso il vento, dal lato dove ha le sue mure, senza però far rotta al più presso; il che dipende dalla direzione che si dee seguire per rendersi al luogo del suo destino. Da quest' ordine si passa facilmente a disporsi in ordine di battaglia.

Per far questo, il corpo di battaglia continua a far rotta con poche vele, tenendo un poco il sopravvento: la vanguardia sforza le vele, poggiando un poco per mettersi nella stessa linea del corpo di battaglia, e davanti ad esso: la retroguardia diminuisce le sue vele, tenendosi al più presso, quanto strettamente è possibile, per mettersi in linea col corpo di battaglia e dietro ad esso. Tosto che le tre colonne sono riunite sulla stessa linea e ne fanno una sola, le navi tenendosi tutte esattamente presso al vento a eguali distanze le une dalle altre, viene a formarsi ciò che si chiama *ordine di battaglia* ( ORDRE DE BATAILLE. *ORDER OF BATTLE OR LINE OF BATTLE* ).

*Ordine di convoglio*. ORDRE DE CONVOI. È una disposizione dell' armata navale, così denominata, perchè è quella secondo la quale più ordinariamente si marcia, quando vi sia un convoglio da scortare, ed è propriamente un *ordine di marcia*. Si fa questo mettendo le navi in linea e nelle acque le une delle altre, in due o tre colonne parallele alla rotta che tiene l'armata.

Nondimeno l' ordine di convoglio propriamente detto, cioè l'ordine, secondo il quale marcia una squadra o un' armata la quale ha un convoglio da scortare d' ordinario consiste in due colonne di navi da guerra, che fanno rotta le une nelle acque delle altre e formano due linee parallele alla rotta attuale che tiene l'armata. Si lascia una distanza sufficiente tra le due linee, affinchè i bastimenti del convoglio possano navigare con libertà, senza disturbarsi reciprocamente: i due principali comandanti che sono alla testa della loro linea danno e ripetono i segnali. Le fregate migliori veliere, alcune vanno avanti, ed altre si mettono ai lati delle due linee, per osservare e riconoscere il nemico o le terre. Le corvette e le altre fregate portano da per tutto gli ordini del generale, ed impediscono che i bastimenti convogliati non siano sorpresi da corsari o altri nemici.

Un ordine può essere *naturale* o *inverso*. L'*ordine naturale* (L'ORDRE NATUREL. *DIRECT ORDER OR DIRECT LINE* ) è quello in cui il comandante di ciascuna divisione è alla testa e davanti alle navi della sua divisione, la vanguardia a sopravvento, la retroguardia a sottovento.

L' *ordine inverso* ( L'ORDRE RENVERSÉ. *INVERSED LINE OR INVERSED ORDER*) è al contrario, quando i comandanti si trovano indietro o alla coda delle loro rispettive divisioni, la vanguardia a sottovento e la retroguardia a sopravvento. Questo succede nei differenti ordini sopra mentovati, se in un cambiamento di vento si vira di bordo o si muta rotta, tutto d' un tratto. Quando si vuol conservare l'ordine naturale virando di bordo, bisogna virare con la contrammarcia.

*Ordine a mezza luna*. ORDRE DE CROISSANT. *A LINE OF BATTLE FORMED IN THE SHAPE OF A CRESCENT OR HALF MOON*.

*Ordine di fronte di bandiera*. ORDRE DE FRONT DE BANDIÈRE. *A LINE OF BATTLE A BREAST AT HALF A CABLE'S LENGTH DISTANCE*.

*Ordine di marcia*. ORDRE DE MARCHE. *THE ORDER OF SAILING*.

*Ordine di marcia a scacchiere*. ORDRE DE MARCHE EN ÉCHIQUIER. *A BOW AND QUARTER-LINE*. V. *Scacchiere*.

*Ordine di ritirata*. ORDRE DE RETRAITE. *THE ORDER OF RETREAT*.

*Ordine* ( ORDRE. *ORDER* ) significa anche comando. *Si è dato ordine che la squadra si tenga sempre pronta alla vela*. ON A DONNÉ L'ORDRE QUE L'ESCADRE SE TIENNE TOUJOURS PRÊTE A METTRE SOUS VOILES. *ORDERS ARE GIVEN FOR THE FLEET TO KEEP IN CONSTANT READINESS FOR SAILING*.

ORDIRE ( v. a. ) *un cavo*. OURDIR UNE CORDE. *TO WARP A ROPE*. Passare una corda per quei ponti che debbono dirigere la di lei azione. Così ordire un paranco, ordire delle maniche, quando, cioè, si fa passare la fune per le diverse taglie o bozzelli a uno o più raggi; e si ferma un' estremità della stessa, per rendere attiva la macchina, quando si fa forza sulla vetta o tirante, cioè sul tratto della fune che resta libero.

ORECCHIE ( s. f. pl. ) *dell' ancora*. OREILLES DE L'ANCRE. *THE BROAD PARTS OR THE FLUKES OF AN ANCHOR OR THE PALMS*. Sono le parti

più larghe delle marre dell'ancora; ed ogni marra ha due orecchie. V. *Ancora.*

*Orecchie di bompresso.* TAQUETS DE BEAUPRÉ ou VIOLONS DE BEAUPRÉ. *FIDDLE OR SADDLE UPON THE BOWSPRIT. Violino di bompresso.* V. *Bompresso.*

ORECCHIONI, s. m. pl. TOURILLONS. *TRUNNIONS.* Parti del cannone o d'altro pezzo d'artiglieria, che servono a tenerlo sospeso sulla sua carretta. V. *Cannone.*

OREZZA, s. f. e *Orezzo*, s. m. FRAICHEUR. FRAIS. *LIGHT AIRS OF WIND.* E in tempo di calma una piccola leggiera brezza che appena increspa la superficie del mare, e appena gonfia un poco le vele. *Piccolo aura. Auretta. Venticello.* V. *Bava.*

ORIENTARE, v. a. *Temperare le vele.* ORIENTAR. *To TRIM, SPEAKING OF THE SAILS AND RIGGING.* Si dice parlando principalmente delle vele, ed è il disporre le vele in certo modo per fare rotta. *Una nave è bene orientata* (UN VAISSEAU EST BIEN ORIENTÉ. *A WELL TRIMMED SHIP*) significa che le vele sono murate e ordinate nel miglior modo per ricevere il vento.

*Una vela è male orientata* (UNE VOILE EST MAL ORIENTÉE. *A SAIL WHICH IS NOT TRIMMED SHIP-SHAPE*) significa ch'è mal ordinata; che qualcuna delle sue manovre è troppo o poco tesata; che il suo pennone non ha il grado d'obbliquità necessario rispetto alla chiglia.

*Una nave è orientata al più presso o bene stretta al vento.* UN VAISSEAU EST ORIENTÉ AU PLUS PRÈS. *A SHARP TRIMMED SHIP. A SHIP CLOSE-HAULED. È orientato a vento in poppa* (ORIENTÉ VENT ARRIÈRE), *o a vento largo* (VENT LARGE) si dice per esprimere che le vela sono disposte a ricevere il vento da poppa o di traverso.

*Orientare*, per conseguenza, diventa sinonimo di *mettersi alla vela* (APPAREILLER) in una delle significazioni di questa frase.

ORIGINE (s. f.) *del vento.* SOURCE DU VENT. *THE POINT OF THE COMPASS WHENCE THE WIND BLOWS.* È l'aria di vento o il punto dell'orizzonte dal quale soffia il vento.

*Accostarsi all'origine del vento.* S'APPROCHER A LA SOURCE DU VENT. ALLER AU PLUS PRÈS. *To GO CLOSE-HAULED.* Significa disporre la rotta del bastimento, sicchè la sua direzione s'accosti quanto si può verso il punto dal quale soffia il vento.

ORIZZONTALE, add. HORIZONTAL. *HORIZONTAL.* E la linea o piano parallelo all'orizzonte, ed a cui sono perpendicolari le direzioni de' gravi liberamente sospesi o cadenti.

ORIZZONTE, s. m. HORIZON. *HORIZONT.* Uno de' cerchj massimi della sfera armillare che divide l'emisfero superiore del globo dall'inferiore, dal quale sorgono gli astri e nel quale tramontano. Lo spettatore è sempre nel centro di questo circolo. Ogni punto dell'orizzonte è distante novanta gradi dal zenith dello spettatore. Quando un bastimento è sotto l'equatore, amendue i poli sono nell'orizzonte. Questo circolo si divide per uso della marina in trentadue parti eguali che si chiamano rombi, ciascuno di 11° e 36'. V. *Rombo.*

ORLO (s. m.) *dello nave.* PLAT BORD D'UN VAISSEAU. *GUNNEL, GUN-WALE.* E l'ultima incinta scorniciata che termina per la parte superiore il bordo d'un vascello.

*Orlo* ed anche *panchetto* dicesi alla tavola inchiodata sopra gli schermotti delle barche o simili, a guisa d'orlo da poppa e da prua.

*Orlo d'una vela.* LA GAINE. *EDGING OR SKIRT OF A SAIL.*

ORMEGGIARE, v. a. e n. MOUILLER. *To CAST ANCHOR, TO ANCHOR, TO COME TO AN ANCHOR.* Significa dar fondo ad un'ancora; ed ha varj significati risguardanti l'azione di dar fondo e prepararvisi.

*Ormeggiare a terra.* Ven. *Armizzarsi.* AMARRER A TERRE. *To MAKE A SHIP FAST.*

*Ormeggiare la gomona, allacciarla alla sua ancora.* ETALINGUER LE CABLE. *To BEND OR TO CLINCH THE CABLE TO ITS ANCHOR.*

*Ormeggiarsi in barba di gatto, dare un guardiano in ajuto, ancorare in quarto.* MOUILLER EN PATTE D'OIE. *To MOOR WITH THREE ANCHORS AHEAD.*

ORMEGGIO (s. m.) *di poppa.* CROUPIÈRE. *A STERN-FAST.* È il cavo che tiene ferma la nave dalla parte di poppa.

*Ormeggi* si dicono gli attrazzi necessarj per ormeggiarsi, come gomona, ancore, ecc.

*Ancora d'ormeggio.* V. *Andrivello.*

ORNAMENTO (s. m.) *della corona. Girello a tulipano.* LA CEINTURE DU BOURRELET. CEINTURE DE LA BOUCHE. *THE MUZZLE MOULDINGS OF A CANNON.* E l'ornamento della bocca del cannone.

OROLOGIO, s. m. HORLOGE. *Orologio di sabbia o ampolletta.* HORLOGE DE SABLE ou AMPOULETTE. *WATCH-GLASS; GLASS.* Serve nelle navi per misurare il tempo ad uso del timoniero. Siccome questi orologi di sabbia, chiamati più particolarmente dai marini *ampollette*, sono di mezz'ora, la parola di orologio significa molte volte il tempo di mezz'ora. Si chiamano anche *ore*. Onde si dice *ora di un'ora, ora di mezz'ora.*

*Il nostro combattimento durò tre ore.* NOTRE COMBAT A DURÉ TROIS HORLOGES. *WE FOUGHT THREE GLASSES.*

*Orologio marino.* HORLOGE MARINE. MONTRE MARINE. GARDE-TEMPS. *TIME-KEEPER.* È una sorta di orologio particolare perfezionato da circa 50 anni, pee cui il suo movimento si fa equabilmente, e sono compensate le alterazioni cui sono soggetti gli orologi comuni pei varj gradi, e le vicende di caldu e di freddo. Gli orologi marini servono per determinare sul mare la longitudine. V. *Longitudine.* Harrison, Harnold a Kendal in Inghilterra, le Roi e Berthoud in Francia si sono segnalati in questo artifizio.

ORTIVO, add. *Orientale.* ORTIVE. *EASTERLY.* Si dice dell' amplitudine del sole meatre sorge dall' orizzonte.

ORTODROMIA, s. f. ORTHODROMIE. *ORTODROMY.* Significa il corso diretto di un bastimento da uno dei punti cardinali all'opposto per diametro, senza deviare dall' un lato o dall'altro. V. *Lossodromia.*

ORZA, s. f. ORSE. È nelle galere quella corda che si lega al capo dell'antenna. Con questa voce s' indica ancora il fianco del bastimento a baboedo. *Poggia* (POUGE) è contrario d'orza.

*Orza davanti* è una fune che quando si vuol far vela si lega ad uno dei bragotti del carro dell'antenoa di maestra pee abbassarlo.

*Orza di poppa* è un'altra fune legata ad un altro bragotto del carro che serve a tirare l'antenna verso poppa, e si ferma alla puppa quando si fa vela.

*Orza novella* è una fune che sta sempre allacciata al carro dell' antenna maestra, affinchè, rompendosi *l'orza* detta da prima, quella possa supplire.

Il fianco d'un bastimento che trovasi al sopravvento si dice LE LOF. Quando il bastimento sbanda sottovento e s'inclina, volgaemente si dice *andare all' orza*: e questa maniera di dire corrisponde alla francese di ALLER AU LOF *ou* AULOFFER ( *To LUFF* ). Quindi le frasi di *stringere il vento*, di *stringere la bolina*, di *orzare stretto*, di *andare all'orza roso* ( TENIR LE LOF. SERRER LE VENT. *TO HAUL THE WIND. TO STEER. TO TRIM ALL SHARP* ) significano dirigere quanto si può il bastimento verso l' origioe del veoto. Così ancora *virare di bordo col vento in poppa* ( VIRER LOF POUR LOF. *To VEAR THE SHIP* ), che è mettere al sopravvento il bordo che era prima al sottovento. E poichè le *mure* che tengono la vela distesa verso prua, fanno accostare il bastimento all' origine del veoto, così diconsi aoche LOF dai Francesi; onde il comando di *lascare le mure* corrisponde a LARGUER LE LOF ( *UP TACKS AND SHEETS* ).

*Lascare, allentare la mura di maestra.* LARGUER LE GRAND LOF. *To HAUL UP THE WEATHER CLUE OF THE MAIN SAIL.*

*Orza alla banda.* LOF. *LUFF.* Parola di comaodo al timoniero per fare che la nave veoga al vento.

*Orza tutta.* LOF TOUT. *LUFF ROUND; LUFF ALL; HARD A-LEE,* OF *PUT THE HELM HARD A-LEE.* È comando per orsare quaoto è possibile.

*Orza per le raffiche.* LOF A LA RISÉE. *EASE THE SHIP. LUFF WHILE IT FLOWS.* Comando per regolare l' orsa a moderare gli effetti dei colpi di vento.

*Costa del lof o costa della mura.* COUPLE DU LOF. *LOOF-FRAME* OF *LOOF-TIMBER.* È la costa corrispondente al luogo dove si ferma la mura di maestra.

ORZARE, v. o. *Orzeggiare. Andare all' orza.* ALLER AU LOF. AULOFFER. *TO GO TO WINDWARD, TO THE WEATHER SIDE.* V. *Orza.*

OSPITALE, s. m. HÔPITAL. *HOSPITAL SHIP.* Vascello o patascia che serve per ospedale seguendo una squadra o un' armata navale. I traponti di questo vascello debbooo essere liberi, e i castelli di poppa e di prua si uniscono coo un ponte cootiuuato affiochè vi sia più luogo da disporne per collocarvi i malati e feriti. Vi si fanno degli spiragli e sfiatatoj all' intorno per la ventilazione. Non è armato che di pochi cannoni, i quali servono pei segnali. Tiensi sempre in molta distanza dalla linea di battaglia.

OSSAME ( s. m. ) *di un bastimento. Carcame. Arcame. Scheletro.* CARCASSE, BOUCHE OU BUCHE D'UN VAISSEAU. *THE CARCASS OF A SHIP.* È il complesso de' più grossi pezzi di legname che formano il corpo del bastimeoto. *Scheletro* del bastimento si dice lo scafo cui sia stato levato il fasciame. Dicesi ancora *carcame* di uo bastimento il residuo di un bastimento naufragato e spogliato de' majeri. Gli ossami de' vecchi bastimenti che conservano qualche saldezza, servono pee farne pontoni.

OSSATURA ( s. f. ) *d'un bastimento.* CHARPENTE D'UN NAVIRE. *TIMBER'S WORK.* Unione robusta di grosso legname che forma il corpo di un bastimento. In questo senso si può dire anche *l' ossatura* ( LA CHARPENTE ) di un ponte, di un tetto, di una macchina.

OSSERVARE ( v. a.) *la terra colla bussola.* RELEVER LES TERRES. *TO SURVEY THE COASTS.* TO

*Observe the bearing of the coasts.* Significa prendere in disegno per mezzo della bussola munita di traguardi ( verificata prima la declinazione ) la posizione e l'andamento delle coste.

*Osservare per poppa.* OBSERVER DROIT ARRIÈRE. *To see right aft.*

OSSERVATO, add. *Latitudine o longitudine osservata.* LATITUDE OU LONGITUDE OBSERVÉE. *Latitude or longitude as by observation.* È la latitudine o la longitudine dedotta dalle osservazioni celesti.

OSSERVAZIONE, s. f. OBSERVATION. *A celestial observation.* È l'atto di misurare cogli stromenti destinati a quest'uso le altezze, le distanze degli astri e le loro situazioni, rispettivamente ai ponti dell'orizzonte.

OSTE, s. f. OSTE. *Brace or vane of a latine sail.* È una fune che allacciata ai bracotti della penna della vela di una galea, e serve a tirare l'antenna più o meno verso poppa.

*Bragotto o bracotto dell'oste.* BRACOT DE L'OSTE. *Brace-pendant or vane of a latine sail.* È la fune addoppiata cui si allaccia l'oste.

*Oste di gencio.* FAUX PALAN DE RETENUE. *Preventer vane.* Oste di rispetto che serve in mancanza dell'altra.

*Oste della mezzona.* PALAN DE RETENUE ou BRAS D'UN PIC. *Vane.* Oste che serve all'antenna di mezzana.

OSTRO, s. m. SUD. MIDI. *South.* È il nome del punto cardinale che è opposto per diametro al Norte. È anche il nome del vento che spira da quel punto. V. *Rosa de' venti.*

*Ostro libeccio.* SUD-SUD-OUEST. *South-South-West.* Nome di vento. V. *Rosa de' venti.*

*Ostro sirocco.* SUD-SUD-EST. *South-South-East.* Nome di vento che spira da un punto tra ostro e sirocco. V. *Rosa de' venti.*

OTTANTE, s. m. OCTANT. *The octant or Hadley's quadrant.* Istromento astronomico fatto di legno o di metallo per misurare la distanza angolare degli astri dall'orizzonte o tra di loro. Esso ha la forma ( Fig. * 365 ) di un settore di cerchio, il cui arco *pz* è di 45° diviso in gradi e minuti. La sua lunghezza non arriva a mezzo metro. È guernito di due specchietti di cristallo in *mn* e *qr*, di un traguardo in *o*, e di una linda *ia* che gira intorno al centro *i*, ed ha un nonnio in *a*. Il maggiore di questi specchi intieramente impiombato, è affisso sopra la linda in *mn*, perpendicolarmente al piano *ipz* dell'istromento e nella direzione della stessa *mia*. L'altro specchio è parimente perpendicolare al piano *ipz*, dirimpetto all'occhio *o*, in direzione parallela al lato *riz*; è impiombato per la metà vicino alla base, e per la metà superiore è trasparente. La linda *ia*, girando intorno al centro *i*, muta la posizione dello specchio *mn* rispetto allo specchio *qr*; e siccome quegli specchi sono tra di loro paralleli quando la linda è in *z*, e segna il punto zero dell'arco *zp*, così discostandosi da *iz* mostra l'angolo che gli specchi fanno tra di loro. Secondo il noto principio, che i raggi di luce si riflettono dalle superficie piane ad angolo eguale a quello d'incidenza, ne segue che se la linea *iy* sia orizzontale, lo sarà parimente la linea *od* e l'angolo $yid = dis$. Laonde se si tratti di misurare la distanza di un astro *u* dall'orizzonte *iy*, converrà girare la linda in modo che il raggio *ui* si rifletta per *id*, onde riflettersi nuovamente per *do* all'occhio, e l'immagine dell'astro *u* sarà portata all'orizzonte che si vedrà per la parte diafana dello specchio *qr*. La linda allora dimostrerà l'angolo *zia*, il quale è la metà dell'angolo ricercato *uiy*. Perchè $uiy = yit + tim = uim = yit + tim - dis + nis = 2nis$. Quindi si rileva che coll'istromento che ha un arco di 45° si possono misurare gli angoli sino a 90°. Se l'arco è di 60°, l'istromento dicesi sestante.

OUARI, s. m. HOUARI. *Wherry.* È un bastimento di due alberi con due vele triangolari, la parte superiore delle quali è inferita ad un pennone, la parte inferiore è guernita di anelli i quali scorrono lungo l'albero ( Fig. 364 * ); e quando la vela è issata, il pennone si solleva verticalmente nella direzione dell'albero. Oltre queste due vele gli *ouari* hanno un piccolo bompresso e due o tre flocchi. Si dà il nome d'*ouari* a simili vele usate in altri bastimenti ( Fig. 271 ).

OVEST, s. m. *Ponente. Occidente.* OUEST. *West or West point.* La voce Ovest non è italiana, ma si usa comunemente nella marina; onde si dice *vento di Ovest* ( VENT D'OUEST. *Westerly wind* ) per vento di ponente.

*All'Ovest o a ponente.* A L'OUEST. *Westerly.*

*L'Ovest del mondo.* L'OUEST DU MONDE. *The West.* Significa il vero punto cardinale di ponente, detratta l'amplitudine.

*L'Ovest della bussola.* L'OUEST DE LA BOUSSOLE. *The West by the compass.* Questo è diverso dal ponente del mondo per quanto porta la declinazione della bussola.

*Ovest-Sud-Ovest. Ponente. Garbino.* Nome di vento. V. *Rosa de' venti.*

P

PACCHEBOTTO, s. m. PAQUEBOT. *A PACKET-BOAT*. Nome che si dà ad alcuni piccoli bastimenti che servono per trasportare le lettere oltre mare, e per servizio della posta. Servono al trasporto de' passeggieri da Douvres a Calais, da la Brille a Harwich, da Falmouth alla Corogna, ecc. Gl' Inglesi ne fanno uso per le corrispondenze, le quali si mantengono con molta regolarità ed attività, mandandone ad epoche stabilite a tutte le colonie. Sono guerniti in diversi modi, ma per lo più come le sloops e le goelette: armati con poca gente, costano poco, e non eccedono il porto di ottanta tonnellate. Sono grandi camminatori.

PACCOTTIGLIA, s. f. PACOTILLE. *PORTAGE*. Termine di commercio marittimo che significa una certa quantità di mercanzia imbarcata da un passeggiero, o qualche altro per farne commercio per proprio conto o per metà con quello che glie l' ha affidata.

*Fare la paccottiglia*. FAIRE LA PACOTILLE. È vietato a chiunque di fare la paccottiglia sopra i bastimenti dello stato, e ai capitani di tollerare che sia fatta.

PADRONE, s. f. *Parone*. PATRON. *THE MASTER OR COMMANDER OF A MERCHANT-SHIP*. Così si nomina nel Mediterraneo il capitano o il padrone d' un bastimento mercantile: ma specialmente questo nome si dà a quei che comandano delle barche o altri piccoli bastimenti. Non si direbbe *padrone d' una nave*; bensì *padrone d' una barca*. Vi è anche una differenza nelle condizioni che richiedonsi per la loro qualificazione, che sono meno difficili da aversi per quel padrone, il quale non è autorizzato se non che a comandare delle barche, e dirigere il cabottaggio.

*Padrone di scialuppa*. PATRON DE CHALOUPE. *COCK-SWAIN OR MASTER OF THE LONG-BOAT*. È un ufficiale marino incaricato di condurre la scialoppa, e di comandarne l' equipaggio. Esso sta al timone, o dà gli ordini ai remieri, mediante un fischietto.

*Padrone di lancia*. PATRON DE CANOT. *COCK-SWAIN OF A BOAT OR MASTER OF THE LONG-BOAT*. È un ufficiale marino il quale ha le medesime funzioni che il precedente nella lancia.

PADRONEGGIARE, v. n. *Governare. Dirigere un bastimento. Fare l' ufficio di padrone*. Quindi si dice: *Galea padroneggiata da un sol ufficiale*, ed anche *padroneggiare una nave*: questo equivale a *capitanare*, che si dice meglio pei bastimenti da guerra.

PAGAJA, s. f. PAGAYE. *A PADDLE*. Specie di remo, per condurre le *piroghe*. È molto usato dai negri d' Africa e dalle nazioni selvagge dell' America. Questi remi sono fatti a guisa di pala con un manico proporzionato alla grandezza della piroga. Il remiere voga rivolto a prora, senza appoggiare il remo sul bordo ( Fig. 252 ).

Vi è un' altra sorta di pagaja chiamata *pagaja doppia*. PAGAYE DOUBLE. *A DOUBLE PADDLE*. Questa ha la pala a tutte due le estremità del manico, e serve a vogare alternativamente a destra o a sinistra ( Fig. 253 ).

Talvolta una piroga è mossa da una sola pagaja semplice, che si passa ora da un lato ora dall' altro, e serve ancora per governarla: altre sono mosse da più pagaje semplici a ciascun bordo, ed allora vanno velocissimamente.

PAGLIE *di ferro per le bitte*. PAILLES DE BITTES. *LONG-IRON BOLTS THRUST INTO HOLES IN THE BITS TO KEEP THE CABLES FROM STARTING etc.* Sono perni di ferro che si mettono ne' buchi delle bitte per tenere le corde obbligate.

*Paglia di ferro dello manovello del timone*. TAQUET DU GOUVERNAIL. *GOOSE-NECK OF THE TILLER*. V. *Tacchetto del timone* (Fig. 345 *d d*).

PAGLIETTO, s. m. PAILLET *ou* PAILLER. *MAT*. Chiamansi così dei larghi tessuti, a guisa di treccia, del genere delle cinghie e delle baderne, ma molto più larghi e composti di molti fili. I paglietti servono a foderare e ricoprire le parti che si vogliono preservare dallo sfregamento delle corde di manovra, e reciprocamente per impedire che le corde non si taglino o non si consumino. Per esempio, si guernisce di paglietti l' unione delle taglie a quattro raggi ed i colatoj che tendono la parte inferiore dello straglio; si guerniscono il davanti dei pennoni bassi, i bracci e le marre o patte delle ancore messe al loro posto sul davanti della nave.

*Paglietto lardato*. PAILLET LARDÉ. *MAT THRUMED*. Chiamansi così i paglietti tessuti, come gli altri, a forma di treccie, ma ai quali si aggiunge, per renderli più grossi e più durevoli, un rinforzo di corti fili di spago che formano, sopra una delle loro facce, una specie di grosso peluzzo. Il lavoro di questi paglietti lardati consiste nel prendere a misura che si lavora la treccia o il paglietto all' ordinario, successivamente de' morselli di spago, o due o tre fili alla volta di vecchie corde tagliate corte che si intrecciano nel loro mezzo ai luoghi ove

ciaschedun filo della treccia s' incrocia coll' altro; e si osserva di fare questo tessuto bene serrato. Tutte le cime restando in questo modo dalla stessa parte, ed essendo tagliate alla stessa lunghezza, rendono da una parte il tessuto del paglietto più duro e più fitto, e dall'altra formano quella specie di grosso peluzzo che dà ad essi molta resistenza. Servono per guernire alcuni luoghi soggetti a provare de' fregamenti considerabili e frequenti.

*Paglietto* è anche il riparo che si fa intorno di una nave con vele vecchie, brande, cordami o simili, messi dentro grosse reti in occasione di combattimento, per coprirsi e difendersi dalla moschetteria del nemico. Quindi *impagliettatura* (BASTINCAGE).

PAGLIUOLO, s. m. PLANCHER. *A PLATFORM.* *I pagliuoli di stiva*, *di mezza stiva*. PLANCHERS DE LA CALE. *PLATFORMS OF THE HOLD.* Sono tavolati e piani, costruiti d'ordinario di legno di pino o di abete, sostenuti da bagli, travi e travicelli dello stesso legname, per servire alle diverse distribuzioni ed al collocamento delle munizioni, d'effetti e di viveri nella stiva delle navi. I principali pagliuoli sono:

1.° Il *pagliuolo del deposito della polvere*. LE PLANCHER DE LA SOUTE AUX POUDRES. *PLATFORM OF THE MAGAZINE.* Questo nelle navi da guerra francesi è stabilito vicino al paramezzale, sopra travicelli paralleli che sono sostenuti a destra ed a sinistra dai fianchi della nave, ad un'altezza convenevole, per modo che le polveri che devono deporvisi, non acquistino umidità o non si bagnino per la vicinanza delle acque del fondo o sentina della nave;

2.° *Pagliuolo della camera delle gomone*. PLANCHER DE LA FOSSE AUX CABLES. *PLATFORM FOR THE CABLES* OR *CABLE-STAGE*;

3.° *Pagliuolo de' malati*. PLANCHER DES MALADES. *THE COCK-PIT.* È uno spazio tra i due ponti o sul falso ponte, riservato pei malati, non lungi sul davanti dalla gran boccaporta.

*Pagliuolo*. PAILLOT. *STEWARD'S ROOM IN A GALLEY.* Nelle galee è una stanza, nella quale vi sono tre camere o compartimenti che servono a tenervi il pane, i legumi dell' equipaggio e della ciurma: vi si entra per una boccaporta situata a destra, verso il mezzo della lunghezza del bastimento.

*Banco del pagliuolo*. BANC DU PAILLOT. È il banco del rematore ch'è più vicino alla boccaporta anzidetta.

*Mozzo del pagliuolo*. MOUSSE DU PAILLOT. È un galeotto scelto tra quelli che sanno scrivere e tenere un conto, destinato ad assistere lo scrivano della galea nelle sue funzioni. Presentemente non andando più le galee in mare, il mozzo del pagliuolo è incaricato di distribuire i viveri alla ciurma sotto la direzione del comito, e di tenerne conto.

*Pagliuolo* (PAILLOT) si dice anche il tavolato mobile che si fa sul fondo del battello.

*Pagliuolo di poppa*. TILLE DE L'ARRIÈRE. *THE CUDDY IN THE AFTER PART.*

*Pagliuolo di prua*. TILLE DE L'AVANT. *THE CUDDY IN THE FORE PART OF AN UNDECKED SHIP.* Sì l'uno che l'altro sono ripostigli coperti a foggia di cassero o di castello di prua che si fanno nelle scialuppe e nelle barche che non hanno ponti per collocarvi al coperto le robe de' marinari o altri effetti.

*Pagliuolato di santa Barbara*. PLANCHER DE LA SOUTE AUX POUDRES. *PLATFORM OF THE POWDER'S ROOM.*

PAGLIOLIERO, s. m. È quell' uomo che sta nel pagliuolo, ed ha cura del biscotto.

PAJO (s. m.) *di sartie*. COUPLE DE HAUBANS. *A PAIR OF SHROUDS.*

PALA (s. f.) *di remo*. Pale. LE PLAT, LA PELLE D'AVIRON. *THE WASH OF BLADE.* È la parte più larga del remo che s' immerge nell' acqua vogando (Fig. 201 s) V. *Remo*.

PALA (s. f.), *Palotto*. GRAND ESCOP, ESCOP A VAISSEAU. *SKEET.* È un recipiente con manico a guisa di cucchiajo per raccogliere fluido o altra materia sciolta, e gettarla da un luogo all' altro.

PALAMENTO, s. m. PALAMANTE. È la totalità de' remi d' una galea.

*Palamento in mano* significa che i galeotti si accomodino alla voga, pigliando i remi in mano, e tenendosi coi piedi al banco pronti all' opera.

*Palamento inguale* significa che i remi siano tenuti eguali.

PALANCARE, v. a. e n. *Issare*. PALANQUER. *TO BOWSE OR DRAW ANY THING, BY MEANS OF A TACKLE.* Significa agire, far forza, servirsi dei palanchi o paranchi per imbarcare o sbarcare un collo, un peso, ecc.

*Palancare le sartie*. *Arridare le sartie*. PALANQUER LES HAUBANS. *TO SET UP THE SHROUDS.* Vale tesarle per mezzo de' palani o paranchi.

PALANCHI, s. m. pl. Sono legni tondi che si mettono sotto i pesi gravi che si hanno a condurre dall' un luogo all' altro, acciocchè rotolando camminino più facilmente. Più propriamente diconsi *curli*. V.

PALANDRA, s. f. Bélandre. *Bilander.* Specie di bastimento da commercio appresso gl' Inglesi e gli Olandesi. Somiglia in tutto ad un brigantino, fuorchè nella vela maestra, che è bensì di figura trapezzia, ma nel brigantino è aurica; e nella palandra è attaccata ad un pennone nell' alto (Fig. 57). Questa s' inferisce pel lato superiore, il quale è il più lungo, ad un lungo pennone attuato di sbiescio sull'albero presso a poco come il pennone di mezzana nelle navi. Questo pennone è similmente fornito d'una trozza e d'una corda di trozza, che si tesa al basso del pennone, di una drizza, d'una mantiglia o ballanzuolo o martinetto, di due orze e di un braccio. I due lati perpendicolari o le altezze di questa vela sono molto disuguali, ed il più corto d' ordinario si dispone alla parte del vento. Questa gran vela delle palandre si allaccia dal lato inferiore alla parte del vento per mezzo della mura: si cazza per mezzo della scotta, la quale si allaccia al coronamento del bastimento. La stessa s'imbroglia con le carteafondi e caricabugne, come le vele quadre.

Chiamasi anche palandra ne' porti di Fiandra ed altri vicini a Dunkerque, una gran barca a fondo piatto, che serve a navigare pei canali ed acque interne. Questa porta un solo albero ed una sola vela di figura trapezzia.

I conduttori di queste barche chiamansi *palandrieri*. Bélandriers.

PALANO. V. *Paranco.*

PALATA, s. f. Palade. *Stroke of oars.* Colpo della pala e azione della pala nell' acqua.

Si dice anche una palata quando tutti i remi d' una galea o altro bastimento si tuffano a un tempo in acqua.

PALATA, s. f. *Palafitta.* Pilotage. *A pile-work.* Riparto fatto di pali ficcati in terra per difesa delle acque de' fiumi o del mare.

PALATA, s. f. Pellée. Pellerée. Pelletée. *A showel full.* Tanta quantità di roba, quanta cape sulla pala.

PALELLA, s. f. *Palellatura.* Nap. *Paella.* Écart. Empature. *A hook or scoring in a piece of timber in ship-building.* L' unione che si pratica nella costruzione di due tavole o altri legnami, con fare incastri reciprochi nelle estremità dell' una e dell' altra per maggiore stabilità.

*Palella doppia.* Ecart double. Adent a contre. *Scarf or two ends of timber lead over each other.*

*Palella a catena* (Adent a crémaillère) è quella ch' è fatta con una successione di intagli sopra un pezzo, ai quali corrispondono alternativamente i denti fatti nell' altro.

*Palella semplice* o *quadra.* Ecart simple ou quarré. *Butt and butt or the junction of the butt-ends of two planks.*

PALI (s. m. pl.) *in un porto per amarrare i bastimenti.* Estacades. *Poles in a harbour.* V. *Morti.*

PALISCHERMO, s. m. Canot. Esquif. Barquerolle. *A skiff or yawl.* È la piccola barca a remi che serve ai piccioli passaggi per mare, per uso anche delle navi.

PALLA, s. f. Boulet. *Bullet.* È la palla di ferro di cui si carica il cannone. Nelle navi da guerra ve ne sono del peso di 36, 24, 18, 12, 8, 6 e 4 libbre.

*Palla ramata.* Boulet ramé ou a deux tetes. *Bar-shot or double-headed shot.* Sono due mezze palle unite insieme con una verga di ferro, delle quali si caricano i cannoni quando si vogliono tagliare le corde e gli alberi de' bastimenti nemici. V. *Angeli.*

*Palle incavate.* Boulets creux. Sono specie di piccole bombe di ferro cilindriche, il diametro delle quali è conforme al calibro de' cannoni, e la cui lunghezza è di due calibri più o meno. Si erano immaginate per uso della marina. Si mettevano nel vôto di queste palle de' fuochi d' artificio, delle palle di piombo, dei chiodi, della metraglia di ferro. L' estremità di queste palle, che toccava la polvere nell' anima del pezzo, aveva un'apertura nella quale s' introduceva una spoletta di rame che vi si adattava a vite, e che si caricava come la spoletta ordinaria delle bombe. Questa spoletta si accendeva pel fuoco della polvere, ed infiammando in seguito l' artificio, le palle dovevano scoppiare nel luogo ove cadevano.

Ma ogni volta che si è fatta la prova di queste palle, esse scoppiarono in aria, o pure le spolette non hanno preso fuoco o si sono estinte, ed il loro effetto per conseguenza divenne nullo. Forse prendendo maggiori precauzioni e studiando su questa idea, si potrebbe trarne qualche partito; ma gli uomini hanno di già bastanti modi di distruggersi, e si può desiderare che questa resti in obblio. Altronde, è presso che convenuto tra le nazioni colte di non far uso de' fuochi d' artificio, quando una nave tira sopra un' altra; ma le fortezze o le batterie stabilite in terra sono autorizzate ad impiegare ogni mezzo di difesa contro qualunque bastimento di mare che venga ad attaccarle.

*Palle rosse.* Boulets rouges. *Red-hot bullets.* Palle infocate.

*Palla d' artificio.* Balles d'artifice. *Fire-balle.*

*Palle incatenate.* Boulets enchaînés. Boulets a l'ange. *Chain-shot. Chain-bullets.* Chiamavansi con questo nome due palle attaccate insieme con una catena di ferro, di cui si faceva uso nelle battaglie di mare per tagliare gli alberi e le manovre de' bastimenti nemici. Non se ne fa più uso perchè si è sperimentato che la catena si rompeva quasi sempre nell' uscire dal cannone, ciò che impediva l' effetto che si attendeva da questo artificio.

PALMATA, s. f. *Dar la palmata.* Engagement de matelot. *The shaking hands of the sailor with his captain as soon as taken in the service of the ship.* È quel toccar la mano che fa il marinajo al padrone della nave, accordandosi al servigio suo e prendendone la caparra.

PALMETTO, s. m. Paumelle. *Palmetto de' velieri.* Paumelle des voiliers. È una piastra circolare d' acciajo, nella quale sono fatte molte piccole cavità, di cui si servono i trevieri per ispingere l'ago nel cucire le vele. Questa piastra è fermata ad una fascia di pelle che si applica alla palma della mano, a cui resta legata per mezzo della fascia. Così il trevicre può impiegare tutta la forza della sua mano, per ispingere avanti l' ago nelle tele grosse da vela che sono dure da trapassare.

*Il palmetto de' funajoli* (La paumelle des cordiers. *List*) è parimente il nome di un pezzo di panno che il funajolo tiene nella sua mano sinistra filando, per guarentirne la palma che sarebbe lacerata dal continuo passaggio e attorcigliamento del filo. Oltre ciò, questo palmetto contribuisce ad addolcire e rendere più liscio il filo.

PALMO, s. m. Palme. *Palm.* È una misura lineare usitata nel Nord, eguale a tredici linee, per misurare il diametro degli alberi che si traggono da que' paesi per la marina. Questa misura fu adottata in Francia per gli alberi greggi.

*Un albero di ventiquattro palmi* (Un mat de vingt-quatre palmes. *A mast four and twenty palms thick*) è un albero di abete del Nord atto per una nave, quando ha ventiquattro palmi di diametro ad una certa distanza dall'estremità più grossa, o presso a poco ventisei pollici di diametro, cioè presso a ottantadue pollici di circonferenza o di volta.

*Palmo.* È una misura napolitana. V. *Metro.*

PALO, s. m. Pieu. Poteau. *A stake or post.* Legno lungo che si conficca in terra per appoggio o per sostegno di qualche altro oggetto.

PALO, s. m. Pal. Levier. *Leaver.* Strumento di ferro, a somiglianza di pala, in fondo sottile e in cima più grosso, con alquanto di testa aognata per varj usi, come di forar il terreno, percuoter massi, muover pesi ed altro.

*Far vela col trinchetto al palo* dicesi quando in tempo di burrasca si naviga con una sola veletta raccomandata ad una stueza.

PALOMBA, s. f. Palomee. Élingue. *Strop.* È uno stroppo, un' allacciatura.

PALOMBARO, s. m. Ven. *Scimiotto.* Plongeur. *Driver.* V. *Marangoni.*

PALPARE, v. a. Paumoyer. È il ricorrere e visitare una corda con la palma della mano, e si dice propriamente della gomona.

*Palpare la gomona.* Paumoyer le cable. *To underrun the cable.* È un' operazione che si fa con la scialuppa: si passa la gomona sull' arganello della stessa: vi si sta sopra, a mano a mano, sino a tanto che l'ancora sia a picco; così si visita la gomona nella maggior parte della sua lunghezza. Questa precauzione è necessaria di tempo in tempo, quando si sta lungamente sullo stesso ancoraggio, per riconoscere se la gomona si sia danneggiata o viziata in qualche parte.

*Palpare* s' intende quando si tengono le pale dei remi nell' acqua con i gironi alti per trattenere il bastimento che non cammini. V. *Galera.*

PANATICA, s. f. È la provvigione del biscotto.

PANCHETTE. V. *Parasartie.*

PANDURI, s. m. pl. *Penzoli.* Pendeurs. Pantoires. *Pendents.* Sono manovre ferme che s' incappellano alle testate degli alberi o alla cima de' pennoni ecc.: altre servono ad incocciarvi le caliorne, i paranchi dell' albero di maestra o di trinchetto, i paranchini degli alberi di gabbia, le sartie di fortuna ecc., e altri servono di stroppo ai bozzelli de' bracci.

*Panduri de' grandi paranchi.* Pendeurs de grands palans. *Main-tackle pendents.*

*Panduri de' paranchini.* Pendeurs des palanquins. *Small tackle pendents.*

*Panduri delle sartie di fortuna.* Pendeurs des faux haubans. *The pendents of the preventer-shrouds.*

*Panduri de' bracci.* Pendeurs des bras. *The pendents of the braces.*

PANI (s. m. pl. ) della vite. PAS D'UNE VIS. FILETS. Pani, spire, anelli del mastio di una vite sono i denti spirali intorno al cilindro solido della vite ed intorno al cilindro concavo della madrevite.

PANI o dadi di ferro. JOUETS. IRON-PLATES. Sono piastre di ferro riquadrate, con un foro rotondo nel mezzo. S'affigono con chiodi nei quattro loro angoli dove i legni sono attraversati da un asse di ferro, per garantire il legno dallo sfregamento del perno (Fig. 270).

*Pani e dadi del ceppo dell' ancore.* JOUETS DE JAT D'ANCRE. Sono piastre di ferro quadre che si applicano contro il maschio ed il fuso dell'ancora, per guarentire il legno del ceppo dal riscaldarsi o consumarsi pel contatto e per lo sfregamento.

PANIERE ( s. m. ) di vetrice. Canestro. MANNE D'OSIER. A HAND-BASKET. È un piccolo paniere portatile che serve ad imbarcare e sbarcare la zavorra, la sabbia, la ghiaja e simili ( Fig. 232 ).

PANNA, s. f. In panna. Ven. In pano, avv. PANNE. EN PANNE. LYING TO OF LYING BY. È termine di manovra.

*Essere in panna o in pano* (ETRE EN PANNE. TO LYE TO, TO LYE BY ) è avere la metà delle vele che portano o riceveno il vento, e l'altra metà a collo dell'albero, sicchè le une fanno avanzare il bastimento, le altre lo fanno rinculare o arretrare, e quindi egli rimane quasi nello stesso luogo.

Si mette la nave in panna, quando si vuol fermarla per aspettare una nave o convoglio, o pure nella vicinanza d'una costa, allorchè si fa venire a bordo un piloto, ed in altre simili circostanze. Il bastimento così disposto non fa altro movimento fuorchè di cadere qualche poco sottovento.

Per mettere in panna s'imbrogliano per l'ordinario tutte le vele, fuorchè le due gabbie e la contrammezzana: si fa portare alla gabbia di parrocchetto, e la gran gabbia come anche la contrammezzana si lasciano a collo dell'albero: o pure si fa portare alla gran gabbia e al belvedere, e si mette a collo la piccola gabbia bracciando a contra. In generale è indifferente quale delle due gabbie si metta a collo, poichè l'effetto di una distrugge l'effetto dell'altra; nondimeno vi è una distinzione da fare. Quando si è sopravvento d'una nave sulla quale si teme di derivare, si debbe in preferenza conservare il vento nella piccola gabbia, e mettere a collo la gran gabbia e la contrammezzana; perchè in questa situazione l'effetto della piccola gabbia per poggiare è minore dell'effetto della gran gabbia e della contrammezzana per venire al vento od orzare. Si può altresì, per aumentare quest' effetto, lasciare il vento nella contrammezzana, o anche cazzar la mezzana. Se al contrario si fosse sottovento d'una nave, e che si avesse a temere d'avvicinarsi troppo, tenendosi all'orza, si dovrebbe invertire la manovra descritta, levando però la mezzana ed anche la contrammezzana.

*Mettere in panna.* METTRE EN PANNE. TO BRING TO. La figura 236 rappresenta una flotta o naviglio in panna, con la gran gabbia e con la contrammezzana a collo dell'albero e col parrocchetto che porta.

PANTENNA, s. f. In pantenna. EN PANTENNE. DISORDERLY. Questa espressione significa la situazione dei pennoni, delle vele, delle corde del bastimento, pendenti, stracciate, male orientate e in disordine, o per effetto d'una battaglia, o per la burrasca o altra cagione. Quest' espressione però si applica particolarmente ai pennoni (VERGUES EN PANTENNE), quando sono messi a sghimbescio o male bilanciati, sicchè un'estremità sia più alta dell'altra. È pure un segno di duolo per la morte del capitano o d'un ufficiale generale.

*Nave in pantenna.* VAISSEAU EN PANTENNE. A SHIP WHICH RIDES A PEEK OF A SHIP WITH HER RIGGING, SAILS, AND YARDS DISORDERED, AND OUT OF TRIM. È una nave che ha i suoi pennoni e le sue manovre in disordine, o per un combattimento sostenuto o per una burrasca sofferta.

PAPPAFICO, s. m. PERROQUET. TOP-GALLANT. È la più alta delle tre parti che formano l'altezza dell'alberatura di una nave. Vi è un albero di pappafico sopra ciascun albero di gabbia, e si uniscono insieme per mezzo di una testa di moro e di un cacciacavallo, come gli alberi di gabbia con gli alberi maggiori. L'albero di pappafico che è sopra l'albero di maestra, si chiama *albero di pappafico di maestra*. Quello che è sopra l'albero di parrocchetto è nominato *albero di pappafico di parrocchetto*. Quello ch' è sopra l'albero di mezzana, si chiama da' Francesi MAT DE PERROQUET DE FOUGUE, dagl' Italiani *albero di contrammezzana*. Aveva il nome di PERROQUET, perchè non si soleva portare che un solo albero sopra quello di mezzana; ma ora vi è per lo più un terz' albero sopra quello di contrammezzana, che chiamasi dai Francesi MAT DE LA PERRUCHE D'ARTIMON, e dagl' Italiani *albero di belvedere*.

Chiamasi vela di *pappafico* ( DE PERROQUET ) o semplicemente *pappafico* ( PERROQUET ) la vela appartenente agli alberi detti di pappafice.

Queste vele sono quadre, e s' inferiscono a pennoni: hanno ciascuna una drizza, delle mentiglie, delle boline, de' bracci, delle caricabugne.

*I contrappapafichi* ( PERROQUETS VOLANS *ou* PERRUCHES ) sono due piccole vele che si mettono sopra i due pappafichi di maestra e di trinchetto, che formano un quarto ordine di vele. Esse sono assicurete alla cima dell' albero di pappafico. Hanno anche il nome di CATACOUAS.

Chiamavasi altre volte *pappafico o parrocchetto di bompresso* ( PERROQUET DU BEAUPRÉ ) un albero posto perpendicolarmente sull' estremità del bompresso, con la vela che esso portava; ma quest' albero non è più in uso, e si mette in vece sul bompresso un piccolo albero chiamato *bastone del flocco* ( BATON DU FOC ), la cui direzione è inclinata come quella di bompresso.

*Albero di pappafico di maestra.* MAT DE GRAND PERROQUET. *MAIN-TOP GALLANT-MAST.*

*Albero di pappafico di trinchetto.* MAT DE PETIT PERROQUET. *FORE-TOP GALLANT-MAST.*

*Albero di contrammezzana.* MAT DE PERROQUET DE FOUGUE. *MIZEN-TOP MAST.*

*Gran pappafico o vela di pappafico di maestra.* GRAND PERROQUET ou VOILE DU GRAND PERROQUET. *MAIN-TOP GALLANT-SAIL.*

*Pappafico o vela di pappafico di trinchetto.* PETIT PERROQUET. *FORE-TOP GALLANT-SAIL.*

*Vela di contrammezzana.* PERROQUET DE FOUGUE. *MIZEN-TOP SAIL.*

*Vela di belvedere.* VOILE DE LA PERRUCHE. *MIZEN-TOP GALLANT-SAIL.*

*Contrappapafico di maestra.* GRAND PERROQUET VOLANT. GRAND CATACOUA. *MAIN-TOP GALLANT-ROYAL SAIL.*

*Contrappapafico di trinchetto.* PETIT PERROQUET VOLANT ou PETIT CATACOUA. *FORE-TOP GALLANT-ROYAL SAIL.*

*Ammainare i pappafichi.* AMENER LES PERROQUETS. *To STRIKE OR LOWER THE TOP-GALLANT SAILS.*

*Portare i pappafichi alti.* PORTER LES PERROQUETS HAUTS. *To HAVE THE TOP-GALLANT SAILS HOISTED OF A TRIP.*

*Pennone del pappafico di maestra.* VERGUE DU GRAND PERROQUET.

PARABORDI, s. m. pl. DÉFENSES. *PERPENTRE SKIDS OR SKEEDS.* Sono difese che si fanno al corpo del bastimento per di fuori, onde gli urti che riceve dall' accostarsi di altre barche non lo danneggino.

*Parabordo per l' ancora.* UN COUSSIN D'ANCRE, UN RENFORT. *THE LINING OF THE BOW.*

PARAGGIO, s. m. PARAGE. *A SPACE OF SEA COMPREHENDED BETWEEN TWO PARALLELS OF LATITUDE; A PART OF THE SEA NEAR THE COAST.* Parola desunta dal francese ed accettata comunemente. E un tratto di mare tra due paralleli di latitudine, o anche una parte di mare vicina ad una costa.

*Il paraggio de' paesi caldi.* LE PARAGE DES PAYS CHAUDS. *THE WARM LATITUDES.*

*Una nave è ancorata in buon paraggio.* UN VAISSEAU EST MOUILLÉ EN BON PARAGE. *THE SHIP IS MOORED OR ANCHORED IN A GOOD STATION.*

PARALLELO, s. m. e add. PARALLÈLE: si sottintende *circolo*, e significa un circolo parallelo all' equatore che dinota la latitudine. Un parallelo a 25° Norte significa la latitudine di 25° settentrionale.

*Medio parallelo.* MOYEN PARALLÈLE, *MIDDLE LATITUDE.* I gradi di longitudine sono minori a misura che si è ad una latitudine maggiore o ad una latitudine più elevata, cioè ad un punto più lontano dall' equatore. Quando una nave fa una rotta obbliqua la quale attraversa più parelleli, se si vuol calcolare la quantità di cammino fatto dall' Est all' Ovest o la sua differenza in longitudine, bisogna prendere la latitudine media tra quella di partenza e quella di arrivo. Questa è il parallelo medio: e sapendo di quante miglia sia il grado in questo parellelo, riducesi il viaggio fatto all' Est e all' Ovest in parti dell' equatore, cioè in gradi e minuti di longitudine.

PARAMARI, s. m. *Battimare.* TAMBOUR DE L'ÉPERON. MOUCHOIR. *WASH-BOARD UNDER THE CHEEKS OF THE HEAD OR DOUBLING OF THE CUT-WATER.* È il riempimento triangolare di legno sotto le giunte dello sperone ( Fig. 175 G ).

PARAMEZZALE, s. m. *Premezzano.* CARLINGUE. *THE KEELSON.* E un pezzo di costruzione che si colloca per lungo sul mezzo della larghezza della nave, e s' incrocia ad angoli retti con tutti i madieri in tutta la lunghezza della nave, seguendo la direzione della chiglia a cui sta sopra. Il paramezzale è composto nella sua lunghezza di più pezzi che sono uniti gli uni agli altri con palelle simili a quelle colle quali sono uniti i pezzi che formano la chiglia; s' incastrano per due o tre pollici in tutti

gl' intervalli tra i madieri, accostandosi al contatto dell' imbuono tra i madieri. Esso si unisce sul davanti e sull' indietro con simili locastri ai *morzapani* ( Marsouins ). L' utilità del paramezzale è di unire i madieri con la chiglia; quindi esso è incavigliato con tutti quelli mediante perni di ferro che attraversano la chiglia e la controchiglia, e s' ingiavettano al di dentro sopra lo stesso paramezzale. Questi stessi perni attraversano inoltre i madieri delle porche, ne' luoghi dove queste s' incontrano sul paramezzale.

Sopra il paramezzale posano il loro piede l' albero di maestra e quello di trinchetto, e perciò in que' luoghi gli si dà maggiore larghezza.

PARANCHINE. V. *Paranco.*

PARANCO, s. m. *Palano. Paranchine.* Palan. *A tackle.* Unione di due taglie ad uno o più raggi, ordite con corda e vette che servono a formare una potenza meccanica, o in alcune parti della manovra, o per innalzare dei pesi. Ancorchè egli sia indifferente, per formare quello che si chiama *paranco*, che i raggi delle taglie siano in maggiore o minor numero, che siano disposti in lunghezza uno sopra l' altro, o intorno allo stesso asse; nondimeno chiamasi più particolarmente *paranco* quello che è rappresentato nella figura 288, composto d' una taglia lunga a due raggi, della specie di quelle che si chiamano *taglie doppie di paranco*, *c*, la quale si ferma ad un punto stabile qualunque, mediante il suo stroppo, *f*, *f*, e d' una taglia semplice, *g*, monita d' un gancio di ferro, *h*; la vetta, *i i*, d' ordinario è fermata allo stroppo di questa taglia semplice; passa sulla ruota o raggio inferiore della taglia doppia; indi per quello della taglia semplice: poscia, dopo esser passata per il raggio superiore della taglia doppia, ritorna verso la taglia semplice, da dove si ala per fare l' effetto che si desidera.

Quando il paranco è posto in una situazione perpendicolare, conviene far passare la sua vetta per un terzo bozzello semplice, fermato mediante il suo gancio di ferro ad un occhio sul ponte. Questo bozzello, *d*, è chiamato bozzello *di ritorno* ( Poulie de retour. *Quarter-block* ): per mezzo di esso si cambia la direzione della vetta da verticale in orizzontale, e si possono allora, sulla lunghezza della stessa vetta, applicare quante braccia d' uomini sono necessarie per muovere il peso dato.

Si moltiplica quanto si vuole la forza per mezzo dei paranchi e delle taglie; ma a misura che si agevola la potenza, si aumenta, nella stessa proporzione, lo spazio ch' essa dee percorrere, e l' operazione è ritardata di altrettanto; perciò il paranco non è da adoperarsi nelle manovre che richiedono molta celerità.

Vi sono altri paranchi ( Fig. 289 ) fatti di due taglie doppie, detti *da cannone*, nei quali i due raggi sono portati dallo stesso asse nella stessa cassa. Qualche volta la taglia più alta è doppia, e quella più bassa è semplice; e vi si aggiunge, come nel precedente, un bozzello di ritorno.

*Taglia doppia di paranco.* Poulie double de palan. *A long tackle-block.*

*Taglia semplice di paranco.* Poulie simple de palan. *A single tackle-block.*

*Gancio di paranco.* Croc de palan. *A tackle-hook.*

*Vetta, tirante di paranco.* Garant de palan. *Tackle-fall* or *tackle-rope.* È la fune con la quale si fa operare il paranco.

*Paranco semplice.* Palan simple. *A single tackle, a small tackle.* È un paranco nel quale una delle due taglie è semplice come quello che si è descritto, e la cui vetta non fa molti giri.

*Paranco doppio.* Palan double. *A two-fold tackle.* È quello le cui taglie sono a due raggi e la cui vetta fa un maggior numero di giri passando per tutti questi raggi, e forma per conseguenza un ordimento di corde più complicato.

*Paranco di candelizza.* Palan de candelette. V. *Candelizza.*

*Paranchini di cannone.* Palans de canon. *Gun-tackles.* Sono piccoli paranchi che servono alla manovra ed al movimento dei cannoni nelle navi: due di questi paranchini sono fermati alle bande della carretta ed ai lati del portello, al di dentro della nave; un altro si afferra da una parte dietro alla carretta, e dall' altra ad una corsia del ponte: i due primi servono a far uscire il cannone dal suo portello; il terzo che si chiama *paranco di ritiro* ( Palan de retraite. *Train-tackle* or *relieving-tackle*), serve a ritirare il cannone indentro nell' esercizio del medesimo. V. *Cannone.*

*Paranco di cima.* Palan de bout. *Sprit-sail haliard.* Paranco che serve di drizza al pennone di civada: è composto di una taglia doppia, fermata sotto la cima di bompresso, e di un' altra semplice incocciata sul

mezzo del pennone: la sua vetta è amarrata stabilmente, perchè il pennone di civada non s' issa nè si abbassa nella manovra (Fig. 231 w).

*Paranco di straglio.* PALAN D'ÉTAI. *Stay-tackle.* Sono due paranchi posti verso l'alto dello straglio maestro d' una nave, i quali servono ad imbarcare grossi pesi per la gran boccaporta, alla quale corrispondono a perpendicolo. Ciascuno di questi paranchi (Fig. 195, 4, 4) è composto d' un penzolo a colonna, o, che si lega per un' estremità con un nodo all' alto dell' albero di maestra. Di questo penzolo che discende lungo lo straglio maestro, si passa l' altra estremità nello stroppo di una taglia doppia di paranco, e s' impiomba questa cima di corda con sè stessa, cosicchè questa taglia è tenuta da due gasse di corde mobili, come gli anelli di una catena; dopo ciò, si prende un altro pezzo di corda che s' impiomba da una parte al penzolo, a un braccio o due dalla sua estremità inferiore, e l' altra estremità si fa passare similmente nello stroppo della stessa doppia taglia di paranco, e s' impiomba similmente a modo di formare due anelli di catena: verso il mezzo di questa ultima corda si amarra un bozzello semplice, di maniera che questa corda formi con la parte inferiore del penzolo un triangolo, all' angolo anteriore del quale è il detto bozzello semplice, ed all' angolo inferiore sta la taglia doppia del paranco di straglio.

L' uso di questo bozzello semplice è di passarvi una corda che chiamasi *draglia* o *ghia* (DRAILE *ou* CARTAHU) *del paranco di straglio* (Fig. 195, 5 5), la quale serve ad abbassare il paranco, ed a disporlo verticalmente sopra la boccaporta quando si vuol farne uso, o a sollevarlo contro lo straglio quando si cessa di farne uso.

La draglia o ghia è ferma con una delle sue estremità sulla traversa posteriore della gabbia di trinchetto, e sullo stroppo d'una taglia semplice ch' è stabilita allo stesso luogo sotto la gabbia: passa poi per un bozzello semplice unito al penzolo che di sopra si è indicato; rimonta verso la gabbia; passa nel bozzello ch' è stabile sotto la gabbia; discende lungo la seconda sartia posteriore di trinchetto, e va ad amarrarsi ad una castagnuola dentro del bordo, posta di rimpetto a detta sartia.

Del resto questi paranchi sono fatti come tutti gli altri; il gancio della taglia inferiore del paranco si afferra, quando non si ha occasione di farne uso, ad un occhio o chiodo con la testata ad occhio, ch' è fitto nel parapetto posteriore del castello di prua. Per accrescere la forza del paranco, quando si vuole adoperare, ed altresì per mutare la direzione della sua vetta da verticale in orizzontale, gli si aggiunge un bozzello di ritorno che s' incoccia ad una delle campanelle che sono fitte sul ponte della nave.

*Paranchino de' terzeruoli.* PALAN DE RIS. *Reef-tackles.*

*Paranco de' portelli.* PALAN DE SABORDS. *Port-tackles.*

*Paranco di penzolo.* PALAN DE SURPENTE. *Guy-tackle.*

*Paranchi grandi.* GRANDS PALANS. *Main-tackles.* Sono i due paranchi stabiliti all' albero di maestra, i quali hanno, come le caliorne, dei penzoli per cui s' incappellano alle testate degli alberi. La taglia superiore, incocciata all' estremità del penzolo, è una taglia lunga a due raggi, e la inferiore è una taglia semplice a gancio, e la vetta vi passa come si è detto di sopra all' articolo *Paranco*.

Questi paranchi servono a tesare le sartie, ad imbarcare i pesi più leggieri o che non richiedono l' uso delle caliorne. Quando non se ne fa uso, si dispongono lungo le sartie del loro albero, afferrando col gancio della taglia semplice un occhio di ferro posto a questo fine sul bordo delle parasarchie.

*Paranchi di trinchetto.* PALANS DE MISAINE. *Fore-tackles.* Sono due paranchi fermati all' albero di trinchetto, come i gran paranchi poc' anzi descritti. Chiamansi *candelizze* (CANDELATTES).

*Paranchi di cima di pennoni.* PALAN DE BOUT DE VERGUE. *Yard-tackle.* Sono paranchi mobili che occasionalmente s' incocciano alle estremità de' pennoni di maestra e di trinchetto, per ajutare l' imbarco delle lance o delle scialuppe, e ad innalzare oggetti pesanti.

*Paranco.* CALIORNE. *Winding-tackle.* V. *Caliorna.*

*Paranco della scotta di brigantino.* PALAN D'ÉCOUTE DE BRIGANTINE. *Spanker-sheet.*

*Paranco delle mura.* PALAN D'AMURE. *Tack-tackle.*

*Paranco di rullio.* PALAN DE ROULIS. *Rolling-tackle.*

*Paranco della trozza maggiore e della trozza di trinchetto.* DROSSE DE RACAGE DE LA GRANDE

VOILE ET DE LA VOILE DE MISAINE. *The tackel-tacks of the main and fore sail.*

*Paranchino di ritenuta.* PALAN DE RETRAITE. *Relieving-tackle.*

*Paranchini de' cannoni. Senaletti de' cannoni.* PALANS A CANON. *Gun-tackles.*

*Paranchini della manovella del timone.* PALANS DE LA BARRE DU GOUVERNAIL. *Rudder-tackles, steering-tackles.*

PARAPETTO, s. m. FRONTEAU. *Breast-work.* È una balaustrata, una sponda, meno alta della statura di un uomo, che si fa all'estremità di qualche piano più alto, come del cassero o castello di prua.

*Parapetto del castello di prua.* FRONTEAU DU CAILLARD D'AVANT. *The after breast-work of the fore-castle.* Questo termina il castello di prua al di dentro della nave da un passavanti all' altro.

*Parapetto del cassero.* FRONTEAU DU GAILLARD D'ARRIÈRE. *The breast-work of the quarter-deck.* Anche questo si estende, come il precedente, da un passavanti all' altro.

Dal mezzo di ciascuno di questi parapetti sorgono due stanti o piè dritti, tra i quali si sospende una campana: la maggiore è sul parapetto del castello di prua. Servono esse a battere le meze' ore di ciascun quarto, e per chiamare il cambio della guardia.

*Parapetto del casseretto.* FRONTEAU DE LA DUNETTE. *The breast-work of the poop.* Questo parapetto serve di difesa a coloro che stanno lavorando sopra il casseretto.

*Parapetto davanti.* FRONTEAU D'AVANT. *The fore breast-work of the fore-castle* or *the upper part of the break-head bulk-head.* È la balaustrata che termina il castello di proa dalla parte della polena.

PARARE, v. a. PARER. *Apparecchiare una nave.* PARER UN VAISSEAU. *To dub a ship.* È il lavoro de' falegnami che consiste nel levare coll' accetta il superfluo del legno de' più grossi membri, che vi restò rozzo e ineguale dopo che fu messo in opera, per rendere la superficie eguale e bene appianata, onde le tavole di bordatura, così interiori come esteriori, riescano bene unite e vi si applichino esattamente.

*Parare un banco, un pericolo, uno scoglio.* PARER UN BANC, UN DANGER, UN ÉCUEIL. *To keep aloof of a bank. To give a good birth to a bank.* Vale schivarlo, tenendosi col bastimento sufficientemente lontano.

*Parare* per prepararsi. PRÉPARER. *Preparare una gomona, un'ancora.* PARER UNE CABLE, UNE ANCRE. *To get a cable ready. To see a cable clear.* È il mettere qualche oggetto in stato di potersene servire, liberandolo da ogni ostacolo.

*Parare un' ancora.* PARER UNE ANCRE. *To see an anchor clear, for coming to.*

*Para davanti.* PARE LE DEVANT. *Fend off before.* Comando che si dà dal padrone di una scialuppa al marinaju ch' è a prua, per avvertirlo di respingere con uno spuntone un oggetto, come una nave o una riva che si abborda, sicchè l' urto riesca meno forte di quello che si farebbe senza questa precauzione.

*Para la manovra.* PARE LA MANŒUVRE. *Clear all the ropes.* Comando, affinchè dopo di aver virato di bordo, o eseguita qualunque altra manovra, sia rimessa ogni cosa in buon ordine, e tutto sia pronto per una nuova manovra che fosse comandata.

PARASARCHIE, s. f. pl. Ven. *Bancazze.* PORTE-HAUBANS. *Chain-wales* or *channels.* Chiamansi con questo nome certi lunghi e grossi tavoloni posti orizzontalmente sopra le incinte superiori, fuori della nave dove sporgono considerabilmente, per procurare de' punti d' appoggio a tutte le sartie. Se ne mettono a babordo o a tribordo di tutti gli alberi; o la sartia più avanzata verso prua non oltrepassa la linea dell' albero. Il loro uso è di portare le bigotte sulle quali si tesano per mezzo de' colatoj le sartie, e di allontanare questi cavi dall' asse della nave, affinchè non danneggino il discolato, e inoltre affinchè, facendo un angolo più aperto, gli alberi restino più saldi. Le parasarchie sono sostenute disotto a rinforzate disopra con alcune mensole e con bracciuoli che sono fermati con perni di ferro e assicurati con le lande o catene delle sartie, le quali servono a tenerla unite col fianco della nave al disotto, ed a portare le bigotte, per mezzo delle quali si arridano le sartie.

*Le grandi parasarchie di maestra.* LES GRANDS PORTE-HAUBANS ou LES PORTE-HAUBANS DU GRAND MAT. *The main-chain wales.*

*Parasarchie di trinchetto.* PORTE-HAUBANS DE MISAINE. *Fore-chain wales.*

*Parasarchie di mezzana.* PORTE-HAUBANS D'ARTIMON. *Mizen-chain wales.*

PARASOLI, s. m. pl. Sono i tendaletti di cotonina o d' altra materia, che si mettono alla poppa per riparo dal sole.

PARASQUADRI, s. m. pl. *Paratie. Parapetti.* CLOISONS. Sono tramezzi di tavole che dividono le camere della galee.

PARATA, s. f. Ven. *Guardalai*. DÉFENSE. Riparo che si fa dinanzi a checchessia per difesa.

*Parate di scialuppa*. DÉFENSES POUR LA CHALOUPE. *Skids* or *skeeds*. Sono pezzi di legno che seguono la figura del contorno dei bastimenti, applicati al bordo esteriore de' medesimi di tratto in tratto, tra le porasarchie, dall' alto sino alla più bassa incinta, per guarentire il bastimento dallo sfregamento della scialuppa, delle botti o altri colli considerabili che s' imbarcano o che si sbarcano. Queste difese sono distribuite in modo da non restare tagliate dai portelli delle batterie della nave, e s' indentano nei luoghi delle incinte, per quanto importa lo sporto di queste sopra il fasciame.

*Corde di parata* o *di difesa*. CORDES DE DÉFENSE. *Fenders* or *junk* or *old cables*. Pezzi di gomona o altra grossa fune che si lasciano penzoloni dal bordo de' piccoli bastimenti, onde non siano danneggiati dal passaggio ed urto d' altri bastimenti ( Fig. 112 *bb* ). Tali difese si mettono anche ai bastimenti maggiori che sono in porto, perchè il passaggio d' altri piccoli legni non rechi loro danno col passar da vicino, e specialmente per conservare ad essi lo spalmo o sego, quando sono di recente carenati.

*Fare la parata* significa addobbare ed ornare un vascello di tutti i suoi padiglioni e di tutti i suoi pavesi.

PARATA, s. f. PARADE. *Parade*. Dicesi il luogo dove si adunano le truppe, o si schierano, e più propriamente la comparsa degli ufficiali e de' soldati in un posto assegnato per porsi in arme. V. *Spalliera*.

PARATIA, s. f. *Paratio*. *Tramezzo*. CLOISON. *Bulk-head*. Separazione di tavole o di tela a poppa, a prua, sotto coperta, per riporvi cordami e simili arredi, o per comodo degli ufficiali e marinaj.

*Paratie a quartieri*. CLOISONS A JOUR. *Bulkheads of gratings*. Tramezzi fatti a graticolato, a carabottino.

PARATIO. V. *Paratia*.

PARCENEVOLE. Voc. Ven. V. *Partecipante*.

PARCO, s. m. PARC *ou* ARSENAL. *A dock-yard*. Una parte dell'arsenale chiusa da un ricinto per tenervi alcuni oggetti.

*Parco d' artiglieria*. PARC D'ARTILLERIE. *A warren* or *artillery ground*. Il ricinto dove si tengono i magazzini dell' artiglieria, e tutto ciò che riguarda il servizio della medesima.

*Parco di palle da cannone*. Ven. *Gaetta per le balle*. PARC. PARQUET DE BOULETS. *Shot-locker*.

*Parchi delle palle da cannone*. PARCS *ou* PARQUETS A BOULETS. *Shot-garlands*. Sono piccoli ricinti quadrati sopra i ponti delle navi da guerra tra i portelli, fatti con regoli di legno o con grossi cavi, in ciascuno de' quali si tengono trenta palle del calibro della batteria per averle pronte all' occasione.

*Parco delle palle* nella stiva. Ven. *Gaetta per le palle*. PARQUET A BOULETS DANS LA CALE. *Shot-locker*. Ricinto nella stiva dinanzi al pozzo delle trombe, che contiene la provvigione di palle nelle navi da guerra.

*Parco pei legnami*. PARQUET POUR LES BOIS. *Locks for keeping timber under water*. Ricinto in un canale o fosso pieno di acqua di mare per tenervi sott' acqua il legname da costruzione in alcuni porti dove si ha l' opinione che questo sia un mezzo di conservare il legname. V. *Legname*.

*Parchetti delle palle sopra la coperta*. PETITS PARQUETS POUR LES BOULETS SUR LE PONT. *Shot-lockers on the deck*.

*Parco di castrati*. PARC A MOUTONS. *A sheep pen in a ship*. È un ricinto quadrato di tavole fatto tra i ponti della nave, davanti alla grande boccaporta, per rinchiudervi i castrati che s' imbarcano. I parchi dei castrati sono a due solaj, uno sopra l'altro. Vi è del lume che viene dagl' intervalli tra le tavole che lo chiudono, per dare aria alle bestie: sono forniti all' intorno di scaffali per riporvi il mangiare.

PARENSANA, s. f. *Fare la parensana*. METTRE A LA VOILE. I Levantini intendono per questa espressione, *apparecchiare*, *mettersi alla vela*.

PARLAMENTARIO (s. m.) *bastimento*. VAISSEAU PARLAMENTAIRE. *Cartel* or *castel-ship*; *a flag of truce*. È un bastimento spedito in tempo di guerra ad una potenza nemica, o per cambio di prigionieri, o per qualche spedizione di dispacci o di proposizioni utili ad entrambi. Questo bastimento è contrassegnato con una bandiera o segnale convenuto, il quale d' ordinario è la bandiera della propria nazione a poppa, e la bandiera della nazione cui si spedisce alla testa dell' albero. Non debb'essere armato in guerra, nè portare alcuna specie di mercanzia. Con queste condizioni è sicuro di non esser preso prigioniero, e di fare liberamente il suo viaggio. La bandiera parlamentaria è sempre bianca, e posta sulla cima dell' albero di trinchetto.

PARLAR. *Parlar con volta rotonda*. *Gruppo di mezzo parlar*. V. *Gruppo*.

**PAROMA**, s. f. Corda raddoppiata e legata verso ad uo terzo dell' antenna, la qual corda viene fermata iosieme coll' amante per sospendere l' antenna.

**PAROMELLA**, s. f. Nome che si dà a qoei cavi o grosse funi d'erba, le quali servooo per sostcoere le reti ed anche per ormeggi delle toonare.

**PARRO**, s. m. PARAOS. Pioculo bastimento dei mari della China e d' altri paesi vicini, molto somigliaote ai ginnchi, per quellu che rigoarda l' attrazzatura, fuorchè le vele di questi sono allacciate lascamente agli alberi per uoo de' loro lati, io vece di essere sospese, come lo sooo ne' gionchi, a un quarto del pennooe. Queste vele souo fatte di stuoje, e simili nella loro cucitura, pieghe e *bambous* a quelle de' giunchi.

Questi bastimenti, molto meno alti di bordo de' giunchi, sono altresì di minore portata. Si armano talvolta in guerra con qualche petriere. I sovrani d'alcuoi di quei paesi se ne servooo per raccogliere i tributi delle piccole isole che da essi dipeodono.

**PARROCCHETTO** (*Albero di*), s. m. PETIT MAT DE HUNE. *Fore-top mast.* E l'albero di gabbia di triochetto.

*Vela di parrocchetto.* HUNIER DE MISAINE. *The fore-top sail.*

**PARTE**, s. f. *Essere alla parte.* ETRE A LA PART. *To trade by shares.* Si usa questa espressione quando il capitaoo ed i proprietarj del bastimento sono convenuti con i marinaj che essi abbiano parte del goadagoo del viaggio, la quale debba servir loro di paga in vece di un tanto al mese, come si pratica comunemeote. Questa specie di contratto è frequeota ne' porti del Mediterraneo. Egli è utile, io quanto interessa l' equipaggio, a fare una spedizione pronta, a caricare sollecitamente, poichè guadagnano di più quando il viaggio è più sollecito.

Il proprietario dà il bastimento pronto alla vela senza eotrare nella spesa de' viveri, ed il capitano coll'equipaggio hanno il terzo, la metà o i due terzi del nolo o del profitto, secondo le conveozioni, secondo il loro grado e le loro funzioni.

Essi contribuiscono proporzionatamente nelle piccole avarie, e per mantenere il guernimento del bastimento: il tutto è secondo le convenzioni che variano a volontà delle parti.

I corsali sono alla parte, e le parti sono regolate dalle ordinanze de' governi. *Parte delle prese.* PART DES PRISES. *Prize-money.*

**PARTE** (s. f.) *lasca di una corda o di una vetto.* LE BALANT D'UN CORDAGE. *Loose part or bight of a rope or tackle fall.*

*Parte pendente di una vetta. Tironte.* GARANT ou CORDAGE SIMPLE. *Fall of a tackle.* E la parte di corda per mezzo della quale si manovra.

*Parte superiore del fusto* o *il quadro dell'ancora.* L'ENCOLURE ou LE QUARRÉ AU BOUT DE LA VERGUE. *The square end of the shank.*

*Parte ferma* o *dormiente di una manovro.* DORMANTE. *Standing part.*

*Parte. Porzione.* PART. *Share.*

**PARTECIPANTE**, add. *Parzionario.* Ven. *Parcenevole.* PARTÉCIPANT. *Participating; he who partakes, who hath share in.* Colui che entra a parte col proprietario di una nave negl' interessi della stessa.

**PARTENZA**, s. f. PARTANCE. *The time or act of sailing and departing.* E il tempo di partire, e la partenza stessa.

*Tiro di partenza.* COUP DE PARTANCE. *A signal gun for sailing.* E un tiro di cannone prima di far vela, per avvertire quei che sono in terra di portarsi a bordo.

*Segnale di partenza.* SIGNAL DE PARTANCE. *A signal for setting sail.* Ordinariamente questo segnale consiste nello spiegare la gabbia di trinchetto, al che si aggiunge il tiro del cannone.

*Essere di partenza.* ETRE DE PARTANCE. *To be ready for sailing.* Essere al momento di partire, essere pronti a partire.

*Fare una bella partenza.* FAIRE UNE BELLE PARTANCE. *To set sail with a fair weather.* Avere un bel tempo al momento di partire, ed una bella apparensa di cootinuazione di veoto favorevole.

*Punto di partenza.* POINT DE PARTANCE. *The place from whence a ship takes her departure.* Un punto che si segna sulla carta marina, al momento di perdere di vista le terre del paese da cui si parte, ad oggetto di determinare la rotta che dovrà fare la nave dal detto puato che debb' essere bene determinato con i rilievi di varj punti rimarchevoli presi nelle coste vicine.

**PARTIGIANA**, s. f. PERTUISANNE. *A partisan.* Specie d'arma in asta, ch' è una mezza picca.

**PARTIGIANIERE**, s. m. PARTUISANNIER. *Guards employed to guard the galley-slaves in the french dock-yards.* Specie di soldati i quali sulle galee sono armati di partigiane o specie di spontoni o mezze picche. Se ne conservò il nome in seguito dandolo ad uomini che sono impiegati con uniforme

o sciabola per custodire i galeotti o condannati ai lavori ne' porti e negli arsenali, o ricondurli al bagno.

PARZIONARIO. V. *Partecipante.*

PASCIMENTO, s. m. Bois DE REMPLISSAGE. *Dead-wood.* Listoni che, per compiere la circonferenza degli alberi composti di diversi pezzi, si mettono fra un pezzo e l'altro nella parte esteriore, e in altri simili casi, per eguagliare il vôto che per difetto de' pezzi accade. V. *Armatura.*

PASCIRE, v. a. Voc. Ven. È riempire i vôti che restano tra i legnami o non bene combinati per la loro figura e mancanti nelle loro dimensioni.

PASSAPAROLA si dice quando si vuol far sapere alcuna cosa a tutta la gente della galea, facendo che i vogavanti di un banco lo dicano all'altro, e di mano in mano dalla poppa alla prua.

PASSAPORTO, s. m. Ven. *Patente.* PASSE-PORT. *A ship's pass* or *pass-port.* È una patente e permissione del sovrano che autorizza un bastimento mercantile della sua nazione a fare il commercio, e lo fa riconoscere da per tutto, dove la nazione stessa non è in guerra.

Un bastimento trovato in mare senza passaporto è riputato *ladro di mare* (FORBAN. *A pirate or rover*), come ancora se avesse un passaporto falso.

Nel passaporto debb'esser espresso il nome del bastimento, la sua portata in tonnellate, il numero della gente, il luogo del suo armo e quello del suo destino. Inoltre il passaporto debb'essere per un tempo limitato.

PASSARE, v. a. e n. PASSER. *To pass.*

*Passare a bordo di un bastimento.* PASSER A BORD D'UN BATIMENT ou SUR UN BATIMENT. *To take a passage on board a vessel* or *go on board for the completion of a voyage.*

*Passare a poppa o sotto il bompresso di un bastimento.* PASSER A POUPE ou SOUS LE BEAUPRÉ D'UN BATIMENT. *To pass close a-stern* or *ahead of a ship.*

*Passare alla vista di un capo, di un' isola* ecc. PASSER A VUE D'UN CAP, D'UNE ISLE etc. *To pass in sight of a cape, of an island* etc.

*Passare al largo o tra terra da uno scoglio.* PASSER AU LARGE ou EN TERRE D'UN ÉCUEIL. *To go without or within a shoal.*

*Passare a traverso di una squadra nemica.* PASSER AU TRAVERS D'UNE ESCADRE ENNEMIE. *To pass through an enemy's fleet.*

*Passare a sopravvento o a sottovento di un bastimento.* PASSER AU VENT ou SOUS LE VENT D'UN BATIMENT. *To go to windward* or *to leeward of a vessel.* V. *Sopravvento.*

*Passare de' cannoni di caccia o di ritirata.* PASSER DES CANONS DE CHASSE ou DE RETRAITE. *To run out bow* or *stern chases.* V. *Portelli.*

*Passare de' cannoni da un bordo all' altro.* PASSER DES CANONS D'UN BORD A L'AUTRE. *To shift guns over from side to side.*

*Passare delle polveri.* PASSER DES POUDRES. *To hand along powder.*

*Passar sopra un bastimento.* PASSER DESSUS UN BATIMENT. *To run down a ship.* Significa far impeto contro un bastimento.

*Passare della zavorra volante.* PASSER DU LEST VOLANT. *To move shifting ballast.* È mutare la collocazione di quella parte di zavorra ch' è posta sopra la zavorra stabile. V. *Zavorra.*

*Passare della gente a una manovra.* PASSER DU MONDE SUR UNE MANŒUVRE. *To man a rope.* Significa accrescere il numero degli uomini per una manovra.

*Passare da un ordine all'altro.* PASSER D'UN ORDRE A UN AUTRE. *To change the disposition of a fleet* or *squadron from one order of sailing* or *of battle to another.* È cambiare la disposizione o della marcia o del combattimento.

*Passare in consumo di viveri e di munizioni.* PASSER EN CONSOMMATION DE VIVRES, MUNITIONS etc. *To expend provisions, stores* etc.

*Passare il cacciacavallo in un albero di gabbia e di pappafico.* PASSER LA CLEF DANS UN MAT DE HUNE ou DE PERROQUET. *To fid a top-mast* or *top-gallant mast.*

*Passare la linea o i tropici.* PASSER LA LIGNE ou LES TROPIQUES. *To cross the line* or *the tropicks.* V. *Linea. Tropici.*

*Passare la rivista.* PASSER LA REVUE. *To be mustered.* V. *Rivista.*

*Passare sopra un banco di pesce.* PASSER SUR UN BANC DE POISSON. *To sun through shoals of fish.*

*Passare sopra un pericolo.* PASSER SUR UN DANGER. *To go over a shoal.* Passare sopra uno scoglio, una secca o un basso fondo.

*Passare uno stretto.* PASSER UN DÉTROIT. *To pass through a strait.*

*Passare un albero di gabbia o di pappafico.* PASSER UN MAT DE HUNE ou DE PERROQUET. *To point a top-mast* or *a top-gallant mast through the cap.* È ghindare un albero di gabbia o di pappafico.

*Passare un cavo agli aspi dell' argano.* PASSER UN BARAN AUX BARRES DU CABESTAN. *To swift the capstern bars.*

*Passare lo barra, la treve di un porto.* PASSER UNE BARRE. *To crose the bar of a harbour.* V. *Porto. Barra.*

*Passare una manovra ne' suoi bozzelli.* PASSER UNE MANŒUVRE DANS SES POULIES. *To reeve a rope.* V. *Ordire.*

*Il generale passò la sua bandiera sopra una fregata.* LE GÉNÉRAL A PASSÉ SON PAVILLON SUR UNE FRÉGATE. *The admiral has shifted his flag to a frigate.*

*Noi passammo tre giorni e tre notti con giù le brande.* NOUS PASSAMES TROIS JOURS ET TROIS NUITS EN BRANLE-BAS. *We were three days and three nights at quarters.* Vuol dire in guardia e in difesa.

*Il nembo ci passerà davanti.* LE GRAIN NOUS PASSERA DE L'AVANT. *The squall will go ahead of us.*

*I venti sono passati all' Est.* LES VENTS ONT PASSÉ A L'EST. *The wind has got round to the eastward.*

*Quanto tempo passa?* COMBIEN PASSE-T-IL? *What's the glass running for?*

*Il colpo di vento forte è passato.* LE FORT DU COUP DE VENT EST PASSÉ. *The heigth of the gale is over.*

*Il vostro bastimento passa per un buon veliero.* VOTRE BATIMENT PASSE POUR UN BON VOILIER. *Your ship is reckoned to sail fast.*

*Passare un marinajo per disotto la chiglia.* DONNER LA CALE PAR DESSOUS LA QUILLE. *To keel haul a man.* V. *Cala.*

*Passare la manovella, la barra del timone a sottovento.* PASSER LA BARRE SOUS LE VENT. *To put the helm a-lee.*

*Passare la bozza della grua per la cicala.* PASSER LA BOSSE DEBOUT OU LA BOSSE DU BOSSOIR PAR L'ARGANEAU. *To pass the stopper at the cat-head through the anchor ring.*

*Passar sopra l' onda.* FRANCHIR LA LAME. *To sail easily over a high sea.* Parlando della navigazione di una nave, è passare leggermente e facilmente attraverso delle grosse onde e fiotti, e sollevarsi sopra l'acqua senza imbarcarne. V. *Levarsi sull' onda.*

*Passar sopra un banco.* FRANCHIR UN BANC. *To force over a bank.* È passare sopra un banco sul quale la nave tocca, ma farlo in modo che se n' esca senza gravi accidenti: ciò che non può succedere, se non che sopra fondi molli e fangosi.

PASSAVANTI, s. m. Ven. *Spassizadi.* PASSAVANT. *Gang-way or comunication from the quarter-deck to the fore-castle.* Chiamansi così due tavolati, uno a destra e l'altro a sinistra, per la comunicazione e pel passaggio dal cassero al castello di prora. Questi tavolati hanno la lunghezza di tutto l'intervallo da un castello all'altro, e sono larghi da sette in otto piedi. I due passavanti lasciano tra di loro, nel mezzo della nave, uno spazio grande vôto, nel quale s'imbarcano nel tempo della navigazione la scialuppa e lo schifo dentro di quella.

Chiamasi con questo nome dall' uso che prestano, ch' è di dare un passaggio per andare da un castello all' altro. Questi tavolati sono sostenuti da latte o baglietti che posano da una parte sulla dormiente de' castelli, e dall'altra sopra una lista o un lungo pezzo di legno stabilito da un castello all' altro, uno per parte, all' estremo margine della larghezza del passavanti. I baglietti sono legati con de' braccinoli alle coste della nave. I pezzi che formano la larghezza de' passavanti sono legati negli angoli con i due castelli, mediante quattro braccinoli orizzontali, un ramo de' quali s' inchioda sulla lista del passavanti, e l'altro sul baglietto estremo di ciascun castello. Vi sono inoltre, per sostenere la lista anzidetta di ciascun passavanti, dei puntelli che posano sul secondo ponte, e che essendo a cerniera si levano, quando si ha bisogno di far uso dei cannoni della seconda batteria che sono disotto.

Si vedono alcuni bastimenti di commercio, ne' quali vi è uno scalino o due per discendere dai castelli ai passavanti; ma nelle navi da guerra e fregate sono sempre a livello de' castelli.

*Passavanti* è una carta che si dà alle navi, la patente delle quali è spirata, affinchè possano andare direttamente al luogo dal quale trassero la patente, senza incontrare difficoltà nel loro viaggio dagli armatori.

*Passavanti tra le camere e il pagliuolo.* PASSAGE ENTRE LES CHAMBRES ET SOUTES. *Gang-ways.* Sono gli anditi o passaggi sotto il primo ponte e nella stiva per la comunicazione tra le camere e i depositi.

PASSAVOGARE, v. a. È andare a voga arrancata, sforzata.

PASSAVOLANTE, s. m. PASSE-VOLANT. *A false muster or a fagot.* Uno o più individui che per frode si fanno passare nel ruolo dell' equipaggio, senza che realmente siano impiegati, con ciò rubandosi allo stato la loro paga e razione; abuso da punirsi con tutta la severità della legge. Chiamansi talvolta *passavolanti i cannoni posticci di legno.* FAUX CANONS.

PASSERA, s. f. Questo nome si dà a quei vascelli ne' quali si è demolita e manca l'opera morta, e vie più convenientemente se loro manca qualche parte dell' opera viva.

PASSETTO, s. m. E una misura lineare di tre o quattro palmi, che serve a misurare gli oggetti.

PASSO, s. m. PAS. *A STREIGHT OR NARROW CHANNEL*. In qualche luogo questa voce è equivalente a quella di stretto.

*Passo di Calais*. PAS DE CALAIS. *STREIGHT OF DOVER*.

*Passo*. Ven. *Fuoza*. PASSE. *THE FAIR WAY OR TRACE THROUGH A CHANNEL OR AT THE ENTRANCE OF A HARBOUR*. È un canale o passaggio stretto e tortuoso tra banchi o rocce nascoste sotto acqua, all' ingresso di un porto, all'accostarsi ad una rada o ad un fiume. Accostandosi ad un porto di cui non si conosca bene il passo, si fa venire un piloto.

*Passo* è anche una misura lineare di cinque piedi. Un miglio geografico è di mille passi.

PASTECA, s. f. PASTEQUE. POULIE COUPÉE ou A DENT. GALOCHE. *A MATCH-BLOCK*. E una taglia la cui cassa è aperta da una delle sue facciate, sicchè si può levare dal di sopra della ruota la corda ond'è guernita, senza che sia necessario ripassare questa corda sino alla sua estremità. Questa taglia serve essenzialmente nelle navi alle grandi boline: è anche d' uso nell' interno dei porti (Fig. 309). Si amarra allo stante di mezzo del parapetto davanti, e vi si guernisce la bolina di sopravvento, che si passa per conseguenza dall' altra parte quando si cambia il vento.

PASTIERI, s. m. pl. *Castagnole. Tacchetti*. TAQUETS SIMPLES ou TAQUETS A CORNE. *COMMON BELAYING CLEATS*. I pastieri s' inchiodano nel mezzo della loro lunghezza ai ponti o ai bordi interni del bastimento, o agli alberi; e rilevandosi alle loro estremità per la figura, secondo la quale sono tagliati, danno il modo d' allacciare e fermare delle funi alle corna che formano (Fig. 324 *p*).

PATARASSARE, v. a. PATARASSER. *TO DRIVE IN THE OAKUM WITH A HORSING-IRON*. Significa il cacciar a forza la stoppa ne' commenti delle bordature.

PATARASSO, s. m. PATARASSE. COIN A MANCHE. *HORSING-IRON*. Istromento o specie di scarpello di ferro che serve ai calafati per cacciare a forza la stoppa nelle giunture o nei commenti delle navi. È fatto a conio, e la sua testa è armata di un manico di ferro. Vi vogliono due uomini per servirsene, cioè uno che tenga il manico con ambedue le mani, e disponga il taglio dell' istromento sopra il commento che si vuol calafatare, ed un altro che batta con una gran mazza e con forti colpi sulla testa del cuneo. Così facendo si percorre tutta la lunghezza dei commenti.

PATASCIA, s. f. *Guardaporto*. PATACHE. *A GUARD-VESSEL*. E un bastimento che si tiene in un porto, vicino al luogo dello sbarco, nel quale si tiene un corpo di guardia, per riconoscere tutto ciò che s' imbarca e si sbarca, e per vegliare alla tranquillità e sicurezza del porto, segnatamente in tempo di notte. Vi sono anche delle patasce pel servizio delle dogane.

PATENTE. V. *Passaporto*.

PATERASSI, s. m. pl. *Controsartie. Galobani*. GALHAUBANS. *BACK-STAY*. I paterassi sono lunghi cavi i quali sono incappellati agli alberi di gabbia e di pappafico, per sostenerli e assicurarli, accrescendo la forza delle sartie. Non vi è altra differenza tra i paterassi e le sartie, se non che quelli in vece di essere tesati al piede del loro proprio albero, alla gabbia o alle barre de' pappafichi, come le loro sartie, discendono sino alle parasarchie, dove si arridano con i colatoj per mezzo di bigotte, nello stesso modo che si è spiegato per le sartie. Hanno anch' essi delle lande come le sartie. I paterassi sono necessarj per tener fermi gli alberi di gabbia e di pappafico, i quali, altrimenti, non sarebbero ritenuti se non che dalle gabbie e dalle barre de' pappafichi, ciò che non darebbe loro una sufficiente fermezza.

Il numero de' paterassi d' ogni albero di una nave di primo rango, è come segue:

L' albero di gabbia di maestra ha, da ogni parte, quattro paterassi, formati da quattro sole corde, ciascuna delle quali si divide in due rami, come le sartie. L' albero di parrocchetto ne ha tre: i pappafichi di maestra, di trinchetto, di belvedere ne hanno due per ciascuno: l' albero di contrammezzana ne ha una.

Il luogo e la situazione de' paterassi sono disegnati nella figura 24 con le seguenti lettere:

K, *Paterassi dell' albero di gabbia di maestra*. GALHAUBANS DU GRAND MAT DE HUNE. *THE MAIN-TOP MAST BACK-STAYS*.

L, *Paterassi dell' albero di parrocchetto*. GALHAUBANS DU PETIT MAT DE HUNE. *THE FORE-TOP MAST BACK-STAYS*.

M, *Paterassi dell'albero di contrammezzana.* GALHAUBANS DU PERROQUET DE FOUGUE. *THE MIZEN-TOP MAST BACK-STAYS.*

N, *Paterassi del pappafico di maestra.* GALHAUBANS DU GRAND PERROQUET. *THE MAIN-TOP-GALLANT MAST BACK-STAYS.*

O, *Paterassi del pappafico di trinchetto.* GALHAUBANS DU PETIT PERROQUET. *THE FORE-TOP-GALLANT-MAST BACK-STAYS.*

P, *Paterassi di belvedere.* GALHAUBANS DE LA PERRUCHE. *THE MIZEN-TOP-GALLANT MAST BACK-STAYS.*

*Colatoj de' paterossi.* RIDES DE GALHAUBANS. *LANIARDS OF THE BACK-STAYS.*

*Paterassi volanti.* GALHAUBANS VOLANS. *PREVENTER BACK-STAYS.* Questi sono cavi che si mettono in aumento ai paterassi, in un tempo borrascoso, per precauzione, ma sono posticci e non permanenti.

Si guernisce ciascun albero di gabbia di uno o due paterassi per prevenire i danni del mare grosso, del forte rullio, particolarmente quando si naviga col vento in poppa. Questi paterassi volanti consistono ciascuno in un lungo cavo separato: all'estremità superiore ha una ganza o stroppo, formato coll'impiombatura della corda fatta sopra sè stessa. Con questo stroppo si ferma il paterasso sulla testata dell'albero di gabbia, all'incappellatura. Dopo ciò gli si fa fare un giro sull'albero, passando l'estremità inferiore della corda tra lo stroppo stesso e l'albero, ch'egli così cinge strettamente a raso del pennone. Nel basso del cavo è impiombata una radancia la quale è destinata a ricevere il gancio di un paranchino che serve a tesare il paterasso volante. Se ne mette uno per parte quando si va col vento in poppa. Se ne mette uno solo dalla parte del vento, quando si ha il vento di fianco, e si tesa più all'indietro che si può.

PATERNOSTRI, s. m. pl. *Bertocci della trozza.* POMMES DE RACAGE. *TRUCKS OF A PARREL.* Specie di palle di legno rotonde e forate a guisa di paternostri, che s'infilano con una fune, onde formare la trozza, che facilita l'ascesa o discesa de' pennoni lungo gli alberi (Fig. 293 *k*). V. *Trozza.*

PATRONA, s. f. *Galera patrona.* GALÈRE PATRONNE. *THE FIRST OF THE GALLEYS IN A REPUBLICAN COUNTRY.* È la prima delle galee negli stati repubblicani.

PATTE (s. f. pl.) *di boline.* PATTES DE BOULINES. *BRIDLES OF THE BOWLINES.* Chiamansi così l'unione di tre corde le quali si allacciano a tre bose della rilinga verticale d'ogni vela quadra, e convergono in un punto della bolina, che per questo mezzo stende la vela in più punti. V. *Bolina. Brancarelle.*

*Patte dell'ancora. Marre dell'ancora.* PATTES D'UNE ANCRE. *FLUKES OF AN ANCHOR.* Sono le estremità de' bracci o delle parti curve dell'ancora, destinate ad entrare nel fondo, e fatte a forma di triangolo. V. *Ancora.*

*Patte di un grappino* PATTES D'UN GRAPIN. *CLAWS OF A GRAPLING.* Sono le marre con le quali afferra il fondo.

*Patte delle vele.* PATTES DE VOILES. *TABLING OF THE SAILS, AT THE BOLT-ROPES.* Sono pezzi quadri di tela che si applicano ai bordi delle vele vicini alle rilinghe, per rinforzarle, onde fermarvi le patte dalla bolina.

*Patta d'oca.* PATTE D'OIE. Termine di attrazzatura. V. *Ragna.*

*Patta d'oca.* PATTE D'OIE. Termine d'ancoraggio che significa il dar fondo con più cavi e più ancore.

*Patte della bonetta.* BOUTONS OU PATTES DES BONNETTES MAILLÉES. *BOTTONS OF A BONNET; LASKETS.* Hanno lo stesso uso delle patte delle vele, cioè di dar il modo di tesarle quando occorre.

PATTUME, s. m. COUBET ou CORROI. *A COAT OF STUFF TO PAY A SHIP'S BOTTOM.* Mestura di sego, zolfo, cerussa o biacca, ragia o catrame, olio di pesce ecc., che si distende o si spalma sulla parte della nave che debbe stare immersa quando le si dà carena, per disporla ad un viaggio, onde guarentirla dai danni che potrebbero recare al legname l'acqua del mare o le bisce. È difficile di poter indicare la migliore mestura che far si possa di tutte le materie note e che sono in uso per comporre questo pattume. Ogni nazione ed anche ogni porto varia in questa composizione, e non pertanto è credibile che si possa far meglio di ciò che si fa coll'ordinaria pratica. La biacca, e talvolta il minio che si aggiunge a questa mestura, servono a dar un colore al pattume diverso e staccato dal colore che si dà al rimanente, onde notare evidentemente la linea d'acqua del bastimento.

D'ordinario si riguarda come più bello il pattume più bianco; ma egli è meno solido, perchè entrano nella sua composizione molto sevo e molta biacca, ed in minore quantità le materie resinose.

PAVESARE, v. a. PAVOISER. *To dress a ship.* Pavesare una nave significa adornarla di tutte le sue pavesate, ed inoltre guernire le estremità de' pennoni, gli alberi, le sartie e tutte le sue parti che sono più in vista con un numero indefinito d'ogni sorta di bandiere, di fiamme e di banderuole; ciò che l'adorna per la varietà dei colori della bandiere che sventolano e fanno un colpo d'occhio gradevole. Si pavesa in segno di allegria o quando si dà una festa a bordo. Dicesi anche *imbandierare la nave.* V. *Imbandierato.*

PAVESATA, s. f. PAVOIS. *Waist-cloths and quarter-cloths, and other ornamental cloths of a ship.* Tele dipinte che si stendono avanti alle reti delle coffe per ornamento. Alcuni dicono *paiesate.* In generale sono teli di panno o d'altra stoffa, che servono principalmente a coprire le balaustrate e le battagliole intorno alla nave, o per decorazione o nel combattimento. Le pavesate servono anche a guernire le parti posteriori delle coffe, a coprire i cassoni de' caicchi dove siedono gli ufficiali. Nella marina di Francia le pavesate sono di panno turchino, bordata di fasce de' tre colori nazionali. Gl' Inglesi e gli Olandesi le hanno di panno o flanella rossa, bordate di bianco.

*Fare pavesata.* FAIRE PAVOIS. *To dress a ship* or *to put a board a ship's waist-cloths.*

*Pavesi* o *pavesate* sono ripari o parapetti di tavola che in occasione di battaglia si mettono ai lati della galee, ed hanno le feritoje, per la quali si può offendere e allontanare l'inimico. I vascelli quadri le portana di panno. V. *Bastingaggio.*

PAVIGLIONI, s. m. pl. PAVILLONS. *Flags.* V. *Bandiera.*

PEATTA. Voc. Ven. V. *Piatta.*

PECE, s. f. BRAI. *Pitch.* Materia resinosa tratta dai pini e abeti, che serva ol calafatare i bastimenti a turare il passaggio all'acqua e a coprire i legni e le corde per conservarle. Va ne sono due specie, *la pece secca* e *la pece grassa.*

*La pece secca* (LE BRAI SEC. *The pitch*) è una resina nerastra, secca, fragile e lucente che si squaglia facendola riscaldare.

*La pece grassa* (LE BRAI GRAS. *A sort of tar of pitch made liquid by mixing it with tallow, oil* or *other composition*) è un liquido grasso e di color bruno che più comunemente chiamasi *catrame.* GOUDRON. *Tar.*

PECORELLE, s. f. pl. MOUTONS. *The foam* or *froth of the sea, when the wind is high.* Si chiama così in mare la schiuma bianca che si forma dal rompimento delle onde, allorchè il mare è agitato ed il vento è fresco. Si dice che *il mare fa pecorelle.* LA MER MOUTONNE. *The sea foams* or *frothes.*

PECORILE. s. m. PARC A BESTIAUX. CAGE. *Cott* or *pen wherein sheeps etc. are inclosed.* V. *Parco.*

PEDAGNA, s. f. *Pedagnone.* Ven. *Pontapiedi.* PÉDAGNE. *The stretchers of a row-galley.* Termine di galera. Sono pezzi di legno messi per traverso d'una galea o altro bastimento a remi, paralleli ai banchi de' rematori al disotto e dinanzi ad essi, che servono loro a posare i piedi quando sono seduti, e ad appoggiarvisi a far forza allorquando vogano. Il rematore del primo banco ha la sua pedagna sotto il secondo banco, e così gli altri di seguito.

*Pedagna.* SEMELLE DE DÉRIVE ou AILE DE DÉRIVE. *Lee-boards.* V. *Ala di deriva.*

PEDAGNONE. V. *Pedagna.*

PEGOLIERA, s. f. PÉGOLIÈRE. *A house* or *shed for melting pitch and tar.* La pegoliera è nei porti di mare una tettoja sotto la quale vi sono varj fornelli, per farvi cuocere e riscaldare la pece, il catrame, le resine ed altre materie che nel dare a carena i bastimenti sono impiegate ad intonacarli e calafatarli.

Qualche volta ciò si fa sopra una barca o puntone pel comodo di trasportarlo in vicinanza della nave sulla quale si dee lavorare. In ogni modo si dee sempre isolare dal resto dell'arsenale o porto, quanto più è possibile, per ischivare gli accidenti del fuoco.

PELO (s. m.) *dell'acqua.* LA SURFACE DE L'EAU. Vuol dire la superficie dell'acqua.

PENESE, s. m. *Sottonostromo.* BOSSEMAN. *The boatswain's mate.* Sottufficiale, di cui è cura stivare e distivare gli oggetti diversi della nave.

PENNA, s. f. PENNE. LE COIN D'EN HAUT D'UNE VOILE AURIQUE. *The peek of a latine yard.* È la punta o l'estremità superiore dell' antenna in un bastimento a vela latina, opposta al carro. V. *Carro.*

*Penna* è altresì il nome d'una specie di piccola vela che s' issa quando fa bel tempo sulla penna dell' antenna o dell' angolo della vela latina che corrisponde alla penna dell' antenna.

La cordoniera sostiene in alto la penna della mezzana.

PENNACCHIO, s. m. *Mostravento di piume*. PENON. *A DOG-VANE*. Specie di girandola composta d'un bastone, nell'alto del quale è attaccato un filo che attraversa a distanze eguali alcuni tagliuoli di sughero, alla circonferenza de' quali sono piantate delle piume leggiere. Il bastone inferiormente è quadro, e si pianta al bordo del bastimento assicurato da due ganci di ferro fitti nella bordatura interiore del cassero. Il filo gira secondo il vento, e serve al timoniere ed all'ufficiale di quarto, per vederne la direzione quando la vista delle banderuole è impedita dalle vele, specialmente nelle grosse navi da guerra ( Fig. 254 ).

Quando si bordeggia, si ha cura, ogni volta che si vira di bordo, di voltare il pennacchio e di tenerlo sempre dalla parte del vento.

PENNELLARE ( v. a. ) o *appennellare un'ancora*. EMPANNELLER. *TO BACK THE ANCHOR*. Questo si fa prendendo nella barca un' ancora da pennello e portandola verso il gavitello dell'ancora che è a fondo. Si prende la grippia che tiene il gavitello, e questo si distacca. Si amarra la grippia dell'ancora maggiore con la gomona della piccola. Ciò fatto si continua a vogare con la barca, allontanandosi dal bastimento sino a tanto che la grippia e la gomona, che formano insieme la comunicazione tra le due ancore, siano tese. Allora si lascia andare a fondo l'ancora da pennello, ed alla grippia di questa s'attacca il gavitello staccato dalla prima più grossa. Quindi se l'ancora maggiore venisse ad arare, essa farebbe tendere di più la fune che la tiene legata alla piccola, e la nave sarebbe fermata dalla resistenza unita d'ambedue le ancore.

PENNELLO, s. m. *Ancora da pennello*. ANCRE A EMPENNELLER. *A SMALL ANCHOR OR KEDGE ANCHOR USED TO BACK ANOTHER LARGE ONE*. Piccola ancora che si gitta in mare davanti a una più grossa, affinchè il vascello possa resistere di più al vento, e la grossa ancora sia meno in pericolo di sfiancarsi.

PENNELLO ( s. m.) *da catramare, da imbrumare*. BROSSE A GOUDRON. *TAR BRUSH*. Istromento noto per distendere materie liquide.

*Pennello da imbrattare*. BROSSE DE BARBOUILLEUR. *BLACKING BRUSH*.

PENNELLO, s. m. Voc. Vec. È una piccola bandiera di taffettà, che si tiene sopra la freccia della poppa, ovvero alle battagliole delle spalle, per conoscere dal suo moto da qual parte venga il vento.

PENNONE, s. m. VERGUE. *YARD*. Legno rotondo, lungo, leggiero, per lo più di abete, che serve a sostenere le vele delle navi che vi sono attaccate col loro lato superiore. D'ordinario si tengono in direzione orizzontale e ad angoli retti o in croce alla parte anteriore dell'albero cui corrispondono col loro mezzo.

Si possono alzare ed abbassare per sollevare o abbassare più o meno la vela, mediante la manovra della *drizza*, dell'*amante* e della *trozza*, la quale è una specie di collare che abbraccia l'albero e serve a diminuire lo sfregamento del pennone coll'albero, facendolo scorrere più agevolmente.

I pennoni sono più grossi verso il mezzo di quello che alle loro due estremità. Hanno un aumento di grossezza o risalto a piccola distanza dalle loro cime, che serve per attaccarvi le pulegge ed a traforare delle aperture per le pulegge de' paranchini dei terzeruoli. Questi risalti chiamansi *tacchetti*.

Il pennone di maestra e quello di trinchetto si fanno di più pezzi insieme uniti, come gli alberi maggiori.

Seguono i nomi dei pennoni delle vele d'una nave, che veggonsi disegnati nella figura 367, e spiegati all'art. *vela*.

*Pennone di maestra*. GRANDE VERGUE. *MAIN-YARD*.

*Pennone di trinchetto*. VERGUE DE MISAINE. *FORE YARD*.

*Pennone di gabbia*. VERGUE DU GRAND HUNIER. *MAIN-TOP YARD*.

*Pennone di pappafico di maestra*. VERGUE DE PERROQUET. *MAIN-TOP-GALLANT YARD*.

*Pennone di parrocchetto*. VERGUE DU PETIT HUNIER. *FORE-TOP YARD*.

*Pennone di pappafico di trinchetto*. VERGUE DU PETIT PERROQUET. *FORE-TOP-GALLANT YARD*.

*Pennone di civada*. VERGUE DE CIVADIÈRE. *SPRIT-SAIL YARD*.

*Pennone di controcivada*. VERGUE DE CONTRE-CIVADIÈRE. *SPRIT-TOP-SAIL YARD*.

*Pennone di mezzana*. VERGUE D'ARTIMON. *MIZEN YARD*.

*Pennone di verga secca*. VERGUE SÈCHE ou VERGUE BARRÉE. *THE CROSS-JACK YARD*.

*Pennone di contrammezzana*. VERGUE DU PERROQUET DE FOUGUE. VERGUE DE FOUGUE. *MIZEN-TOP YARD*.

*Pennone di belvedere*. VERGUE DE LA PERRUCHE. *MIZEN-TOP-GALLANT YARD*.

*Pennone di contrappapafico di maestra.* VERGUE DU GRAND PERROQUET VOLANT. *MAIN-TOP-GALLANT-ROYAL YARD.*

*Pennone di contrappapafico di trinchetto.* VERGUE DU PETIT PERROQUET VOLANT. *FORE-TOP-GALLANT-ROYAL YARD.*

*Pennone di batticulo.* VERGUE DE PAILLE EN CUL. *DRIVER-YARD.*

*Pennone di tendo.* VERGUE DE TENTE. *A SPREAD YARD FOR THE AWNING.*

*Pennone di fortuna.* VERGUE DE FORTUNE. *CROSS-JACK-SAIL YARD* OF *THE SQUARE SAIL YARD IN SLOOPS, SCHOONERS etc.*

PENNONI ( s. m. pl. ) o *bastoni delle bonnette di gabbia.* VERGUES DES BONNETTES DE HUNIER. *TOP-SAIL STUDDING-SAIL YARDS.*

*Bastone o boma di trinchetto.* VERGUE DE TANGON. *FORE-SAIL BOOM.* E un buttafuori che si mette sporgente sul davanti della nave, per murarvi la bonnetta bassa di trinehetto, eome l'ARC BOUTANT, lo spuntone o grande buttafuori fa per quella di maestra.

*Tacchetti di cima de' pennoni.* TAQUETS DE BOUT DES VERGUES. *CLEATS AT THE YARD ARMS.*

*Cime o bracci de' pennoni.* BOUT DE VERGUES. *YARD ARMS.*

*Pennoni quadri.* VERGUES QUARRÉES. *SQUARE-SAIL ARMS.* Sono i pennoni delle vele quadre.

*Pennoni latini. Antenne.* VERGUES LATINES. ANTENNES. *LATINE YARDS.*

*Pennone o corno.* VERGUE A CORNE. *A GAFF.* È quello ehe eon una delle sue estremità gira intorno all' albero.

*Pennoni in pantenna.* VERGUES EN PANTENNE. *DISORDERLY; OUT OF TRIM.* V. *Pontenna. Perno.*

PENZOLO, s. m. *Panduro.* PENDEUR. *PENDENT.* E una manovra dormiente che s' incappella alla testa di un albero o all' estremità dei pennoni, e serve per attaeearvi de' paranchi, o a stropparvi de' bozzelli.

*Penzolo della candelizza.* SURPENTE. *GOT.* Grossa manovra che si adopera ne' bastimenti mercantili per imbarcare pesanti colli (Fig. 344). Consiste in un gherlino o grosso cavo *m*, *m*, ehe si amarra fortemente ed è ben teso ai due eolombieri *a*, *a* dell' albero di maestra *q q*, e dell' albero di trinchetto *r r*, facendo una gassa *n* o stroppo con lo stesso cavo, il quale corrisponde verticalmente alla gran boccaporta. A questo stroppo si unisce una taglia a tre raggi *o*, ehe si ferma in quel punto eon un pezzo di legno rotondo *p*. La braca che circonda il collo da sollevare, ha una gassa, a eui, mediante un altro legno rotondo, si unisce una taglia doppia per formare con la superiore una caliorna, o pure si afferra il collo con un gancio affisso alla taglia inferiore.

PEOTTA, s. f. Barca dell'Adriatico di mediocre grandezza, con una coverta o ponte che va a più remi ed à vela.

PERCONTRI *della coverta.* BAUQUIÈRE. V. *Dormiente.*

PERDERE, v. a. e n. *Perdersi.* SE PERDRE. *TO LOSE.*

*Il bastimento comincia a perdere il suo cammino.* LE BATIMENT COMMENCE A PERDRE SON AIR. *THE SHIP BEGINS TO LOSE HER WAY.*

*Questa fregata ha perduto molto della sua morcia.* CETTE FRÉGATE A BEAUCOUP PERDU DE SA MARCHE. *THIS FRIGATE HAS MUCH FALLEN OFF IN HER SAILING.*

*Il mare ha perduto. Si e abbassata la marea.* LA MER A PERDU. *THE TIDE HAS FALLEN.*

*La nave a tre ponti non ha perduto una sola palla della nostra fiancata.* LE VAISSEAU A TROIS PONTS NE PERDIT PAS UN BOULET DE NOTRE VOLÉE. *NOT A SHOT OF OUR BROADSIDE MISSED THE THREE-DEKER.* Significa che tutti i tiri hanno fatto colpo.

*L'Apollo si è perduto sulla costa d' Olando, ma il suo equipaggio si e salvato.* L'APOLLON S'EST PERDU SUR LA COTE DE HOLLANDE, MAIS SON ÉQUIPAGE S'EST SAUVÉ. *THE APOLLO IS LOST ON THE COAST OF HOLLAND, BUT THE CREW IS SAVED.*

*Due bastimenti si sono perduti corpo e beni alle Sorlinghe.* DEUX BATIMENS SE SONT PERDUS CORPS ET BIENS SUR LES SORLINGUES. *TWO SHIPS WITH THEIR CREWS ARE ENTIRELY LOST UPON SCILLY.*

*Perdere cammino derivando in calma per mancanza di vento.* PERDRE A L'ACCALMIE. *TO FALL TO LEEWARD FOR WANT OF WIND TO KEEP CLOSE TO.*

*Perdere di vista la terra.* PERDRE DE VUE LA TERRE. *TO LOSE THE SIGHT OF LAND.* V. *Annegare.*

*Perdere dello gente nella battaglia o per malattie.* PERDRE DU MONDE DANS LE COMBAT OU PAR MALADIE. *TO LOSE MEN IN ACTION OR BY SICKNESS.*

*Perdere d' uno o di più quarti.* PERDRE D'UN OU DE PLUSIEURS QUARTS. *TO BREAK OFF ONE OR MORE POINTS.* Questo s' intende della direzione del eammino.

*Perdere virando col vento in faccia.* PERDRE VIRANT VENT DEVANT. *TO LOSE GROUND IN STAYS.* Vuol dire allontanarsi dalla direzione del eammino per questa manovra.

*Perdere lo scandoglio o il fondo.* PERDRE LA SONDE OU LE FOND. *TO LOSE ALL BOTTOM OF*

*GET OUT OF SOUNDING.* E quando non si trova fondo.

*Perdere il vantaggio del vento.* PERDRE L'AVANTAGE DU VENT. *TO LOSE THE WEATHER GAGE.* È perdere il sopravvento.

*Perdere gli alberi, le ancore, il timone, le barche.* PERDRE LA MATURE, SES ANCRES, SON GOUVERNAIL, SES EMBARCATIONS. *TO LOSE ONE'S MAST, ANCHOR, RUDDER, BOATS etc.*

*Perdere il suo posto nella linea.* PERDRE SON POSTE DANS LA LIGNE. *TO LOSE ONE'S STATION IN THE LINE OF BATTLE.*

*Perdere le vele.* PERDRE SES VOILES. *TO HAVE THE SAILS BLOWN AWAY.*

*Perdere in un bordo e guadagnare nell' altro.* PERDRE SUR UN BORD ET GAGNER SUR L'AUTRE. *TO LOSE UPON ONE TACK AND GAIN UPON THE OTHER.* V. *Bordeggiare.*

*Perdere un bel vento, una marea ecc.* (PERDRE UNE NUAISON, UNE MARÉE etc. *TO LOSE A FAIR AND STEADY WIND, A TIDE*). Significa perdere una combinazione di tempo che sarebbe stata utile pel viaggio.

PERICOLI, s. m. pl. DANGERS. *ROOKS, SHELFES OF SAND OR MUD BANKS IN THE SEA, WHERE-BY A SHIP MAY BE WRECKED.* Secche, soccagne, scogli, banchi di sabbia e simili, dove un bastimento può rompere e naufragare. I pericoli sono marcati nelle carte marine con piccole croci sparse in tutto lo spazio dove s' incontrano. In vicinanza do' porti e delle rade più frequentate sono indicati da segnali, da boe, da bandiere, perchè di giorno si scorgano dai naviganti. V. *Frangenti.*

PERIRE, v. a. *Naufragare.* Ven. *Andar per occhio.* PÉRIR. *TO PERISH, TO BE CAST AWAY.*

PERMA, s. f. Lancia, battello turco a foggia di gondola, di cui servonsi in Costantinopoli pel tragitto di Pera e di Galata.

PERNECCHIA, s. f. CAPION. E termine di galera. Quel pezzo della ruota di prua che avanza sopra il bordo del bastimento.

PERNI, s. m. pl. Ven. *Pironi.* CHEVILLES DE FER. *BOLTS.*

*Perni a copiglia, a giavetta.* Ven. *Pironi a giovetta.* CHEVILLES A GOUPILLE. *FORELOCK-BOLTS.* Sono di ferro, di figura cilindrica, di varia lunghezza, del diametro di una e due once, secondo la lunghezza. Ad un'estremità hanno una testa, e nell'altra un'apertura o *cruna* prolungata nel verso della lunghezza, nella quale s'introduce una lingua di ferro che chiamasi *chiavetto* o *copiglia*, e serve a fermare il perno contro i legni che con lo stesso perno si trapassano.

*Perno delle fiasche della carretta del cannone.* CHEVILLE QUI TRAVERSE L'AFFUT VERS L'ARRIÈRE. *BED-BOLT.* V. *Carretta.*

*Perno che nella carretta unisce il calastrello con le fiasche.* CHEVILLE QUI LIE L'ENTRETOISE AVEC LES FLASQUES. *TRANSOM-BOLT.*

*Perni ribattuti sullo viero.* CHEVILLES CLAVETTÉES SUR VIROLE. *CLINCH-BOLTS.* V. *Viera.*

*Perni con gancio e anello.* CHEVILLES A BOUCLE ET A CROC. *BOLTS WITH A RING AND A HOOK.*

*Perni con testa di diamante.* CHEVILLES A TETE DE DIAMANT. *SQUARE-HEADED BOLTS.*

*Perni con testa rotonda.* CHEVILLES A TETE RONDE ou A BOUTON. *FENDER-BOLTS.*

*Perni delle sale, occiarini delle sale.* ESSES. *FORE-LOCKS.*

*Perni delle lande.* CHEVILLES DES HAUBANS. *CHAIN-BOLTS.*

*Perni delle controlande.* CHEVILLES DES ÉTRIERS DES HAUBANS. *THE BOLTS OF THE LOWER LINKS OF THE CHAINS.*

*Perni a occhio e a chiavetta.* CHEVILLES A BOUCLE ET A GOUPILLE. *EYE-BOLTS WITH FORE-LOCKS.*

*Perni a occhio.* CHEVILLES A ŒILLET. *EYE-BOLTS.*

*Perni a gancio.* CHEVILLES A CROC. *HOOK-BOLTS.*

*Perni arponati. Perni a barbone.* Ven. *A spin di pesce.* FICHES. CHEVILLES A GRILLE ou A BARBE. *RAG-BOLTS.* Sono quadri, ed hanno gli angoli degl' intacchi o tagli aperti all' insù, pei quali fanno maggiore resistenza per non uscire (Fig. 200).

*Perni ad anello, a campanella.* CHEVILLES A BOUCLE. *RING-BOLTS.* Hanno alla loro testa una campanella o anello.

*Perni di ferro.* CHEVILLES DE FER. *IRON-BOLTS.*

*Perno, pernuzzo di un bozzello.* ESSIEU D'UNE POULIE. *THE PIN OF A BLOCK.*

PERNO, s. m. PIVOT. *SPINDLE. Perno dell' argano.* PIVOT DU CABESTAN. *SPINDLE OF THE CAPSTERN.* È quel ferro intorno al quale gira l'argano. V. *Argano.*

*Perno della bussola.* PIVOT DE BOUSSOLE. *THE BRASS CENTER PIN OF A COMPASS.* E una punta di ramo, fermata nel mezzo del fondo della bussola, per sostenere la rosa do' venti, al centro dalla quale è affisso un cappelletto conico di rame, o meglio ancora di agata, che posa sul perno e si volge liberamente intorno ad esso.

*Perno della tromba.* CHEVILLE DE POMPE. *PUMP-BOLT.* È quel perno che serve ad unire la brimbala coll'asta della tromba.

**PERTEGHETTE** (Voc. Ven.), s. f. pl. *Battagliole*. LISSES DE BASTINGAGE. LISSES DES BATAYOLES. *Rough-tree rails*. V. *Battagliole*.

**PERTUGIO** (s. m.) *dello manovella*. JOUMIÈRE. *Helm-port*. È un' apertura alla poppa del bastimento vicina alla ruota, per cui la sommità del timone s' innalza onde potervi applicare la manovella. V. *Losce*.

*Pertugio di un perno per la chiavetta*. TROU POUR LA GOUPILLE. *Hole for a fore-lock*. È la cruna aperta nell' estremità del perno per la quale s' introduce la chiavetta.

*Pertugio per la chiavarda dell' albero*. TROU POUR LA CLEF DU TON DE MAT. *Fid-hole*. È un buco nel colombiere pel passaggio del cacciacavallo.

*Pertugio della scotta*. TROU D'ÉCOUTE. *The hole in the ship' side where in the main and fore-sheets are reeved*. Sono buchi nel bordo del bastimento per passarvi le scotte.

*Pertugio negli alberi di gabbie per passarvi l' amante della drizza di parrocchetto*. ENCORNAIL. *Tye-hole or sheave-hole in the top-mast head, through which the top-sail tye is reeved*.

*Pertugi delle mure*. TROUS ou DOGUES D'AMURE. *Holes of the chess-trees*. Sono i buchi obbliqui aperti nel bordo della nave, pei quali passano le mure. V. *Mure*.

**PESARE**, v. a. PESER.

*Pesare sopra una manovra*. PESER SUR UNE MANŒUVRE. *To hang on or haul downward upon any rope over-head*. È far forza sopra una manovra per tesarla.

*Pesa sopra i paranchini de' terzeruoli*. PÈSE SUR LES PALANQUINS DES RIS. *Haul out the reef-tackles*.

*Pesa sulle mantiglie di trinchetto*. PÈSE SUR LES BALANCINES DE MISAINE. *Bowse taught the fore-lifts*.

*Pesa sopra i caricafondi di maestra*. PÈSE SUR LES CARGUE-FONDS DE GRANDE VOILE. *Haul up the main bunt-lines*.

*Pesare sopra una leva, far forza sopra una leva*. PESER SUR UN LEVIER. *To heave or purchase with a handspike*.

**PESCANTI**, s. m. pl. *Buttafuori*. BOUTE-HORS. *Out-riggers*. Sono legni sporgenti dal corpo della nave per sostenere o issare dei pesi in distanza dalla nave.

*Pescante per caricare un bastimento*. BOUTE-HORS A CHARGER UN VAISSEAU. *Boom to load and unload a ship*.

*Pescante per traversare l' ancora*. DAVIT ou MINOT POUR LES ANCRES. *Davit*.

**PESCANTI** dicesi ancora d' una macchina de' bastimenti olandesi per levare l' ancora per le marre, e per traversarla. I Francesi in vece di questa macchina si servono del paranco che chiamano CANDELETTE. *The fore-tackle for hoisting up the anchor*.

**PESCARE**, v. n. TIRER. *To draw*. Si dice che un bastimento pesca più o meno nell' acqua, secondo che nella stessa si tuffa più o meno pel suo peso e per la sua figura.

*Una nave pesca tanti piedi d' acqua a poppa* (UN VAISSEAU TIRE TANT DE PIEDS D'EAU A POUPE. *A ship draws so many feet of water abaft*) vuol dire che s' immerge per tanti piedi con la sua estremità posteriore, la quale sempre s' immerge a maggiore profondità dell' anteriore.

*Il pescare del bastimento*. LE TIRANT D'EAU. *The draught of water*. È il numero di piedi e di pollici pei quali il bastimento s' immerge nell' acqua, contandoli dalla superficie inferiore della chiglia. Si divide d' ordinario la ruota di poppa e quella di prua in piedi e mezzi piedi, per rilevare quanto s' immerga nell' acqua, a misura che si va caricando, e per distribuire il peso verso le estremità, onde abbia quell' assetto che il costruttore determinò, e che conviene per la migliore navigazione.

Si distingue il *pescare davanti* ed il *pescare di dietro* (LE TIRANT D'EAU DE L'AVANT ET LE TIRANT D'EAU DE L'ARRIÈRE). I costruttori vogliono ordinariamente che il bastimento peschi più a poppa che a prua, sicchè la chiglia non sia orizzontale, ma inclinata all' orizzonte.

La quantità maggiore del pescare a poppa, misurata a piedi, si dice *differenza del pescare della nave* (DIFFÉRENCE DU TIRANT D'EAU). Per facilitare quest' osservazione, le ruote di poppa e di prua sono marcate con una scala di piedi e mezzi piedi, sicchè si scorge facilmente la quantità e la differenza del pescare.

*La buona marcia di qualche bastimento non richiede differenza del pescare da prora a poppa*. LA MARCHE DE QUELQUE BATIMENT EST D'ÊTRE SANS AUCUNE DIFFÉRENCE DE TIRANT D'EAU. *Some ship sails best upon an even keel*.

**PESCARE** (v. a.) *un' ancora*. DRAGUER UNE ANCRE. *To drag or sweep the bottom for an anchor lost*. È cercare un' ancora nel fondo del mare per mezzo di una grossa corda, chiamata *draga* (DRAGUE. *A drag*).

Si attacca questa corda pe' suoi due capi ai lati di due scialuppe che presentano

l' una all' altra il fianco, e che sono a qualche distanza tra di loro: al mezzo della draga sono appese delle palle da cannone o qualche altra corpo pesante, per farla discendere sino al fondo dell' acqua. Le due scialuppe vogano andando avanti per la stessa direzione, e trascinano la draga che rade il fondo e coglie l' ancora che si cerca, se la incontra.

PETRIERE, s. m. PIERRIER. *A PEDRERO, A SWIVEL GUN.* È un piccolo pezzo d' artiglieria, che d' ordinario porta una palla di una libbra. Il petriere si stabilisce sopra un candelliere o sopra una specie di forca mobile, posta sull' orlo del bordo del bastimento: se ne mettono anche nelle scialuppe, filuche ed in altri piccoli navigli che non portano cannoni, quando si vogliono armare in guerra.

PETTINARE, v. a. PEIGNER.

*Pettinare la canapa.* PEIGNER LE CHANVRE. *To HATCHELL THE HEMP.* È il nettare la canapa e separarla dalla stoppa e dalla parte più grossolana.

*Pettinare la filaccia* significa pettinare quella stoppa che si ricava dalle corde vecchie e fuori d' uso, per fare delle altre corde o trecce ad usi secondarj.

PETTINE, s. m. PEIGNE. *HATCHELLS.* Istromento di corderia. È un pezzo di legno quadro, guernito di lunghe punte d' acciajo come un cardo. Molti di questi pettini sono posti e fermati all' altezza di due piedi e mezzo all' incirca nell' officina della pettinatura nella corderia, e servono a nettare la canapa e a separarne la stoppa e la parte più grossolana.

PEZZI ( s. m. pl. ) *di quartiere.* PIÈCES DE QUARTIER. Sono i pezzi i più anteriori delle cinte d' una nave, i quali vanno ad unirsi nella scanalatura della ruota di prua, che hanno una curvatura risentita e forte per adattarsi alla forma di questa parte della nave.

PEZZO, s. m. PIÈCE. *PIECE.* Questo vocabolo debb' essere unito ad un altro per avere una significazione determinata.

*Pezzo di tela da vele.* PIÈCE DE TOILE A VOILES. *A PIECE OF CANVAS.* Si dice di un pezzo di tela olonna, di cotonina, di melis semplice o doppia. V. *Tela.*

*Pezzo di cordame.* PIÈCE DE CORDAGE. *A PIECE OF CORDAGE.* Si dice *un pezzo di scotto* per indicare un pezzo di quella specie di corda che serve per le *scotte*, un pezzo di *ghindaresso*, un pezzo di trentasei fili ecc.

I pezzi di cordame sono di diverse dimensioni, secondo le loro specie e il loro destino. Si distinguono per lo più per le loro lunghezze e grossezze. Così un pezzo di pollici tre e tre quarti e di ottanta braccia significa un pezzo di corda che ha la circonferenza di pollici tre e tre quarti e la lunghezza di ottanta braccia.

*Pezzo di primo fusto, pezzo di seconde fusto* (PIÈCE DE CORDAGE DU PREMIER BRIN, DU SECOND BRIN) vuol dire di canapa più o meno eletta.

*Pezzo di legno.* PIÈCE DE BOIS. *PIECE OF TIMBER.*

*Pezzo da lavoro, pezzo do costruzione.* PIÈCE DE CHARPENTE ou PIÈCE DE CONSTRUCTION. *PIECE OF TIMBER.*

*Un pezzo da chiglia.* UN PIÈCE DE QUILLE. *A PIECE OF KEEL.* È un pezzo di legno atto a far parte della chiglia di una nave. Così si dice un pezzo di ruota di poppa ecc.

*Un pezzo di rifiuto, un pezzo greggio, un pezzo squadrato.* UNE PIÈCE DE REBUT, UNE PIÈCE BRUTE, UNE PIÈCE ÉQUARRIE.

*Pezzi di legame.* PIÈCES DE LIAISON. *SLEEPERS or STRENGHTENING PIECES.* È un pezzo di legno che nella costruzione della nave è destinato a legare e tenere insieme gli altri pezzi.

*Pezzo di volta.* PIÈCE DE TOUR. *A PIECE OF CROOKED TIMBER, SUCH AS IS FIT TO BE SAWED INTO PLANKS FOR THE HARPINGS.* È un pezzo di legno di una certa lunghezza, e che ha molta curvatura o molta rotondità che lo rende proprio, segato ad una grossezza conveniente e secondo la sua rotondità, a servire di bordatura sul davanti o all' indietro della nave, nelle parti ove la figura è molto rotonda. La rarità ed il caro prezzo di questi pezzi fece immaginare dei mezzi o artifizj per incurvare o rotondare questi pezzi diritti, e sono principalmente quello dell' acqua calda e quello del fuoco. V. *Stufa.*

*Pezzo d' artiglieria* o *pezzo da cannone.* PIÈCE D'ARTILLERIE ou PIÈCE DE CANON. *A PIECE OF ORDNANCE.* Si dice un pezzo da ventiquattro, da trentasei ecc.

*Smontare un pezzo. Inchiodare un pezzo.* DÉMONTER UNE PIÈCE. ENCLOUER UNE PIÈCE. *To DISMOUNT A GUN, TO NAIL UP A PIECE OF ORDNANCE.* Vale renderlo incapace a servire.

*Capo de' pezzi. Capo cannoniere.* CHEF DES PIÈCES. *CHIEF GUNNER.* È l' uomo che dirige la manovra del pezzo di cannone a cui è destinato, con un numero di cannonieri che servono sotto i suoi ordini, proporzionato

al calibro del pezzo. Così vi sono in una nave tanti *capi di pezzi* quanti cannoni vi sono a on bordo, e il loro posto è designato nel ruolo di battaglia, con i nomi di tutti quelli che debbono assisterlo.

*Pezzo* s'intende sovente per *botte* o *barile* (FUTAILLE). Questo però ha luogo per il dialetto francese.

*Pezzi da acqua*. PIÈCES A EAU. *WATER-CASKS.* In italiano si dice *barili* o *botti d'acqua*. *Un pezzo da quattro* (UNE PIÈCE DE QUATRE. *A TON*) è una botte contenente quattro barili. Così un *pezzo da tre* (UNE PIÈCE DE TROIS. *A PIPE*) è una botte capace di tre barili. UNE PIÈCE DE DEUX *ou* TONNE (*A HALF TON*) è una mezza botte.

Le botti o i barili che servono nelle navi a imbarcare la provvigione d'acqua e di vino, si dispongono nella stiva. Sono per la maggior parte botti della capacità di quattro barili.

*Pezzo d' un albero rotto*. MATEREAU, BOUT D'UN MAT ROMPU. *THE STANDING END OF A BROKEN MAST.*

*Pezzo grande di ghiaccio*. GLAÇON DE GRANDE ÉTENDUE. *GREAT FLAKE OF ICE.* V. *Borgognone*.

*Pezzo di gherlino o di gomona*. BOUT DE CABLE. *JUNK, A SHORT PIECE OF ROPE OR CABLE.*

*Pezzi di cavo per difese*. CORDES DE DÉFENSE. *FENDERS OF JUNK OR OLD CABLE.*

*Pezzi di panno per far lanate*. PIÈCES DE DRAP POUR FAIRE DES FAUBERTS. *RAGS OF PIECES OF OLD CLOTH TO MAKE SWABS OF IT.*

PEZZO, s. m. Voc. Ven. Significa *abete*. V. *Legname*.

PIAGGIA, s. f. *Spiaggia*. PLAGE. *A FLAT SHORE WITHOUT ANY CAPES OR HEAD-LANDS TO FORM A ROAD OR BAY FOR SHIPS TO ANCHOR IN; A SANDY BEACH.* E quel lito che scende dolcemente nel mare.

*Piaggio* o *spiaggio sottile* si dice quella che scende con piccolissima inclinazione, stendendosi molto in maro.

*Andar piaggia piaggia*. Andare rasente la piaggia, non s' allontanando da essa così per acqua come per terra.

*Bastimento gettato sulla piaggia*. BATIMENT JETÉ SUR LA PLAGE. *THERE IS A SHIP STRANDED UPON THE BEACH.*

PIALLA, s. f. RABOT. *A PLANE.* Strumento di legno che ha un ferro incassato col quale i legnajuoli assottigliano, appianano, puliscono e addrizzano i legnami.

*Pialla da digrossare*. RABOT ROND.

*Pialla da ripulire*. RABOT REPLANÉ.

*Pialla*. Veo. *Sovramano*. RABOT NOMMÉ CALÈRE. *A CORNISH PLANE OR BED-MOULDING PLANE.* Sono pialle grandi e ferme sulle quali, poste inclinate all'orizzonte, si raddrizzano grossi pezzi di legno; o pure si guidano da due uomini insieme per mezzo di caviglie che spuntano dai loro lati.

PIALLARE, v. a. RABOTER. *TO PLANE.* Appianare un'asse colla pialla.

PIANA, s. f. Secca a fior d'acqua. V. *Secche*.

PIANA, Voc. Ven. V. *Matera*. *Pianposato*.

PIANO, s. m. PLAN. *PLANE OR DRAUGHT.*

*Piano di un porto o di una rada*. PLAN D'UN PORT ou D'UNE RADE. *PLANE OR DRAUGHT OF A HARBOUR.* Significa disegno, tipo, pianta di un porto.

*Piano di una nave*. PLAN D' UN VAISSEAU. *PLANE OF A SHIP OR DRAUGHT.*

I costruttori fanno tre piani o tipi delle navi che intraprendono di costruire, prendendole pei tre aspetti e dimensioni che presenta ogni solido; cioè:

*Piano di elevazione o piano di lunghezza*. PLAN D'ÉLÉVATION ou PLAN DE LONGUEUR. *SHEER-DRAUGHT OR PLANE OF ELEVATION.*

*Piano orizzontale*. PLAN HORIZONTAL. *HORIZONTAL PLANE.*

*Piano verticale o di projezione*. PLAN VERTICAL ou DE PROJECTION. *VERTICAL PLANE.* V. *Costruzione*.

*Piano*. PLAN. *TIER.* Termine di stivaggio. Chiamansi con questo nome gli ordini o strati di barili, botti e altro qualunque oggetto, che si mettono successivamente e per ordine nella stiva delle navi per caricarle o stivarle. Si comincia dal mettervi la zavorra o ghiaja, che si stende sopra tutto lo spazio della stiva orizzontalmente, e si cuopre con botti e barili. Nelle navi grosse vi sono sino a tre piani di stivaggio. Il più basso si chiama *primo piano* (PREMIER PLAN. *GROUND TIER*), e così di seguito.

*Piano o lista e conto esatto di tutte le parti della nave e della spesa ch' esse chieggono*. Veo. *Fabbisogno*. DEVIS D'UN VAISSEAU. *ACCOUNT FOR BUILDING COAST. SCHEMA WHICH CONTAINS THE GENERAL DIMENSIONS OF A SHIP, FROM WHICH THE SHIPWRIGHT IS TO FORM A DRAUGHT FOR CONSTRUCTING HER.*

PIANPOSATO (s. m.) *del madiere*. PLAT DE LA VARANGUE. *THE FLAT OR HORIZONTAL PART OF THE FLOOR-TIMBERS.*. È quella parte dei madieri, nel mezzo della nave, ch' è in linea retta e poco rialzata o acculata.

PIANTONE, s. m. PLANÇON. *PLANK-TIMBER.* Si chiama così ne' porti ed arsenali di marina

ogni pezzo di legno lungo e diritto, che si può ridurre in assi più o meno grosse colla sega.

PIATTA, s. f. Ven. *Peata.* BATEAU PLAT. *Flat-bottomed boat.* È una barca di fondo assolutamente piatto, la quale serve nei porti per tradurre mercanzie per carico o per discarico dei bastimenti: serve anche per trasporto di truppe ad una spiaggia, se si debba passare per bassi fondi.

PIATTABANDA, s. f. PLATE-BANDE. *Clamp of a gun* or *cape-quare.* È una fascia di ferro snodata e fermata alla carretta del cannone, che lo abbraccia e lo ritiene. V. *Carretta.*

PIATTEBANDE, s. f. pl. PLATE-BANDES. *Paile.* Diconsi alcuni larghi majeri che attraversano esteriormente i piè dritti di poppa sino al casseretto, e sono incurvati tanto nel verso orizzontale come nel verticale per dare alla poppa una certa grazia.

PIATTAFORMA, s. f. PLATE-FORME. *Platform.* È un piano d' assi che si fa a diversa altezza intorno ad un bastimento in cantiere per comodo dei lavoratori.

*Piattaforma di gabbia.* PLATE-FORME DE HUNE. *Platform of the top.* È quel piano che pósa sopra le crocette e traverse alla sommità degli alberi. V. *Gabbio.*

*Piattoforma della sperone.* PLATE-FORME DE L'ÉPERON OU DE LA POULAINE. *Platform of the head* or *grating of the head.* È un piano graticolato nel mezzo della polena.

*Piattaforma delle gomone.* Ven. *Paggiolo.* PLATE-FORME DES CABLES. *Cable stage.* È un tavolato nel fondo della camera delle gomone.

*Piatteforma del dispensiere o commessa del munizioniere.* PLATE-FORME DU MAITRE VALET. È una parte del falso ponte tra il pozzo delle trombe e il deposito del pane, dove il commesso del munizioniere dispensa i viveri all'equipaggio.

PIATTO, add. PLAT. *Flat.* Spianato, schiacciato.

*Bastimento di fondo piatto.* VAISSEAU A FOND PLAT, A VARANGUE PLATE. *A vessel with a flat bottom* or *floor.* Così dicesi un bastimento, nel quale il pian posato dei madieri è retto e senza acculamento alle sue estremità.

PIATTO (s. m.) *de' marinaj.* PLAT DE MATELOTS. *Mess.* S' intende la porzione di viveri che si assegna a un certo numero di marinaj, di ordinario sette, i quali mangiaon insieme. Così dicesi *piatto de' soldati* (PLAT DE SOLDATS), *piatto degli ufficiali marini* (PLAT DES OFFICIERS MARINIERS), *piatto de' malati* (PLAT DE MALADES), per indicare la classe di quelli che sono uniti *per uno stesso piatto* (POUR UN MEME PLAT. *To mess together*). V. *Rancio. Gamella.*

PIAZZA (s. f.) *del vascello.* LA GRANDE RUE. *The waist.* È la parte della coperta tra i castelli di poppa e di prua.

PIBLE, s. m. *Albero o pible.* MAT A PIBLE. *Pole-mast.* Si dà questo nome agli alberi che sono di un solo pezzo, o che sono ionestati l' uno sopra l' altro, e formano un albero continuato senza interruzione di gabbie. Questa specie d' alberatura è in uso nel Mediterraneo, segnatamente per le polacche (Fig. 133). V. *Alberatura.*

PICCA, s. f. PIQUE. *Pike.* Specie d'arma fatta di un lungo legno, la cui estremità è guernita di un ferro a punta e tagliente.

PICCARESSA (s. f.) *dell' ancoro.* Ven. *Bozza dello grua.* BOSSE DU BOSSOIR. BOSSE DE BOUT. *Stopper of the cat-head.* È una bozza o corda colla quale si ferma l'ancora alla grua.

PICCIOL, s. m. Ven. È un luogo nella galera sulla poppa dove sta il generale comandante.

PICCO (A), avv. *A perpendicolo.* A PIC. *A-peek, perpendicularly.*

*Andare o picco. Sommergersi.* TOMBER A PIC. *To go under-foot.* Si dice di una barca che si affonda.

*Mandare a picco.* COULER A FOND. *To sink.* Si dice in senso attivo, fare che si affondi, affondare, sommergere.

*Costa a picco.* COTE A PIC. *A bold shore. A bluff shore.* È una costa senza pendio verticale come una muraglia.

*L'ancora è a picco.* L'ANCRE EST A PIC. *The anchor is a-peek.* Si dice quando l'ancora è sul fondo in un punto della perpendicolare cadente dalla prua.

*Virare a picco.* VIRER A PIC. *To heave a-peek.* Significa il tirar dentro la gomona col mezzo dell'argano sino a tanto che la prua venga a perpendicolo sopra l' ancora.

PICCO, s. m. PIN SAUVAGE. PINASTRE.

PICO, s. m. PIC. *Gaff.* Nome che si dà ad alcuni piccoli pennoni inclinati all'orizzonte che si appoggiano con una loro estremità all'albero che li porta (Fig. 52 o o).

PICCONE, s. m. PIC.

PICOZZA, s. f. *Picozzo.* HACHE. *Hatchet* or *axe.* Scure che serve a tagliare le legna in bosco.

*Picozza di punta e di taglio. Ascia d'armi.* HACHE D'ARMES. *Pole axe* or *battle axe.* V. *Ascia d'armi.*

PICOZZINO, s. m. *Ascetta.* Veo. *Manerino* HACHEREAU ou HACHE A MAIN. *A little hatchet.* È una piccola scure.

PIÈ *di gallo*. V. *Cagliardetto*.

PIE (*s. m.*) *di pollo*. CUL-DE-PORC. *Wall-knot or the crowning of the stoppers*. È il nome di certi nodi che si fanno da un capo alle bozze o ad altre funi.

*Piè di pollo semplice*. CUL-DE-PORC SIMPLE. *A single wall-knot*. È un bottone che si fa all'estremità di una fune, distorcendo i suoi legnuoli per ripiegarli e innestarli tra quelli che sono commessi, serrandoli poscia con una legatura, come è rappresentato nella figura 154 in *a*, indi in *b*, finalmente in *c*. Si taglia sotto la legatura il superfluo de' legnuoli impiombati (Fig. 159 *k*).

*Piè di pollo a corona*. CUL-DE-PORC AVEC TETE DE MORT. *A crown-knot*. È un bottone come il precedente, con la differenza che i legnuoli si conformano a foggia di corona sull'estremità della fune (Fig. 155).

*Pie di pollo con doppia corona*. CUL-DE-PORC AVEC TETE D'ALOUETTE. *A double crown-knot*. È un bottone come i precedenti, con la differenza nella foggia della corona e nell'intralciamento sopra il bottone dei legnuoli de' quali è composta la corda (Fig. 156).

*Piè di pollo doppio* o *nodo di sartia*. CUL-DE-PORC DOUBLE *ou* NŒUD DE HAUBAN. *A double wall-knot* or *shroud-knot*. È un' impiombatura di due funi, sopra le estremità della quale si fanno due nodi a piè di pollo semplice. Serve principalmente a unire una sartia che sia stata troncata in battaglia (Fig. 157 *p*, *o*, *nn*). Questa specie di nodo non si potrebbe usare nelle manovre correnti e che debbono passare per bosselli, attesa la grossezza che risulta molto maggiore di quella della stessa fune.

*Piè di ruota*. *Calcagnuolo di prua*. BRION. *The fore-foot*. È un pezzo di legno forte angolare, un lato del quale è retto ed è inchiodato sulla chiglia: l'altro lato, che è curvo ed inclinato sul davanti, forma il principio del contorno della ruota di prua (Fig. 80 C B).

PIÈ *de' giardini*. *Mensola rotonda dalla bottiglie*. *Gocciola*. CUL-DE-LAMPE DES BOUTEILLES. *Lower finishing of the quarter-gallery*. Alcuni dicono anche in italiano *Cul di lampa* (Fig. 352, X Z). V. *Bottiglia*.

PIEDE, s. m. PIED. *Foot*. Misura di lunghezza che si divide in dodici pollici o once; questa misura è diversa appresso varie nazioni. V. *Metro*.

*Piede d'albero*. PIED DE MAT. *Heel of a mast*. È la sua estremità inferiore sulla quale si appoggia nella sua scassa. Questo è per gli alberi bassi. Gli alberi di gabbia terminano con una porzione quadra che si chiama *la rabazza*, la cui lunghezza è doppia della sua grossezza, e se non è di questa misura si riduce tale con pezzi di aggiunta ai lati. Nella rabazza si fanno due incavi laterali obbliqui per porvi due rotelle e per la quali passa la ghindaressa. A quattro pollici sotto questi incavi si apre un furo per dar passaggio al cacciacavallo.

*Piede marino*. *Avere il piede marino*. PIED MARIN. AVOIR LE PIED MARIN. *To have sea-legs* or *sea-shore*. È avere il piede fermo e sicuro per l'abitudine di servire in mare in modo di non vacillare nel rullio del bastimento. Quindi si dice figuratamente per significare quelli che sono avvezzati a stare sul mare.

*Piede del vento*. *Occhio del vento*. PIED DU VENT. EPI DU VENT. *Wind's eye*. È pei marini un' apparente origine nello stato del cielo di un vento nuovo che sta per soffiare. Una parte chiara che si mostri in un cielo coperto di nubi, è per essi il segnale di un tal vento.

*Piede di puntale*. PIED D'ÉPONTILLE. È l'estremità inferiore di un puntale.

*Piede di puntelli*. PIED D'ACCORES. Le estremità inferiori di legni che si dispongono per sostenere i ponti, o per sostenere i fianchi del bastimento quand'è sul cantiere.

*Piede di capra*. PIED DE CHÈVRE. *Crow*. È un palo di ferro che serve a muover pesi.

*Piede di porco*. RENARD. *A crow to remove large pieces of timber*. Palo di ferro che da una parte si ripiega a guisa di zampa, e introdotto fra i grossi legnami orizzontalmente accatastati, serve a rimuoverli dal loro sito.

*Piede per fusto d'albero*. PIED, TRONC, TIGE. *A set* or *plant*.

*Piede per sostegno o base*. PIED, BASE, FONDEMENT. *Foot*.

*Prender piede*, *pigliar forza*. SE FORTIFIER, PRENDRE FORCE. *To take footing*.

*Gente a piede*, *fanteria*, *soldati a piedi*, *infanteria*. FANTASSINS, SOLDATS A PIED. *Foot* or *foot-soldiers*.

PIEDICA. V. *Pietica*.

PIEGARE (v. a.) *le vele*. PLIER LES VOILES. *To gather* or *to furl the sail*. Significa raccogliere le vele al pennone o all'antenna per sospenderne l'azione.

*Piegare*. *Inclinare*. *Sbandare*. PLIER. *To heel along*. Si dice dell'inclinazione laterale del vascello.

*Piegare. Inarcarsi.* S'ARQUER. *To ARCOMCUMBERED.* Si dice dei legni i quali o isolati o posti in lavoro s' incurvano.

PIEGHEVOLE, add. *Arrendevole, atto ad essere piegato.* PLIANT, SOUPLE, PLIABLE, FLEXIBLE. *PLIABLE, FLEXIBLE, THAT BENDS EASILY.*

PIETICA ( s. f. ) e *pietiche. Piedica.* BAUDET. CHEVALET. TRÉTEAU DES SCIEURS DES BOIS. *HORSE, BLOCK OR TRESTLE.* Strumento di legname, composto di due piano o travette, cha da una testa sono unite insieme a foggia di seste, per potersi allargare e stringere con alcuoi buchi da imo a sommo. Queste con l'ajuto di un' altra piana o travetta detta *Cantèo*; la quale si posa sopra loro a traverso, retta da certi piuoli fitti ne' supraddetti buchi, serve per tener ferme e salde le travi o i pancooi mentre si segano.

PIGLIARE, v. a. *Prendere.* PRENDRE. SAISIR. *To TAKE. To LAY HOLD OF. To SEIZE UPON.* Mettere in una mano qualche cosa e tenerla.

*Pigliar terra.* PRENDRE TERRE, DESCENDRE A TERRE, SE DÉBARQUER. *To LAND, TO GET A-SHORE.* Vuol dire accostare il naviglio alla riva, smontare in terra.

*Pigliar porto.* PRENDRE PORT, ENTRER OU MOUILLER DANS UN PORT. *To COME INTO HARBOUR. To LAND.* Vuol dira entrare nel porto, fermarsi nel porto.

*Pigliar piede, assodarsi, fortificarsi.* SE FORTIFIER, PRENDRE FORCE, S'ÉTABLIR. *To TAKE FOOTING.*

*Pigliare le distanze, gli angoli. Fare il rilievo di una costa.* PRENDRE LES DISTANCES, LES ANGLES. RELEVER UNE COTE. *To DRAW A VIEW OF A COAST.* Vuol diro misurare con gli strumenti le distanze, gli angoli di una costa di mare.

*Pigliare il largo.* PRENDRE LE LARGE, ALARGUER. *To BEAR OF STAND OFF.* Vuol dire andaro longi dalla terra in mare.

*Pigliare a nolo.* V. *Noleggiare.*

*Pigliare, prendere in faccia.* Quando un bastimento con le vele spiegate presenta direttamente la sua prua al vento, *egli piglia in faccia* ( IL EST VENT DEVANT. *IS WIND AHEAD* ). Pigliar in faccia per un movimento ordinato dal manovriero si dice *darsi vento in faccia* ( DONNER VENT DEVANT. *To STAY A SHIP* ). Se questa posizione è forzata e portata necessariamente dalle circostanze, si dice *pigliare in faccia* ( PRENDRE VENT DEVANT. *To CHAPEL A SHIP* ).

PIGNA, s. f. CUILLÈRE DE POMPE. *A PUMP-BORER.* Stromento d' acciajo da forare le trombe.

*Pigne del viradore o cavo piano.* POMMES DE LA TOURNEVIRE. *MOUSES OF THE MESSENGER.* Sono quelle grossezze che si fanno di tratto in tratto nel viradore per impedire che le cordicelle o bosse con le quali si lega la gomona, non iscorrano sopra di esso ( Fig. 349, *p*, *q*, *r* ).

*Pigna del carro.* COCHOIR. TOUPIN. *LAYING-TOP.* Utensile di corderia. È un cono tronco di legno, il quale ha tre scanalature spirali lungo la sua superficie, e talvolta quattro. Serve nella commettitura delle corde all'unione regolare de' cordoni che debbono formarle, trovandosi ciascuno d' essi cordoni in una delle tre o quattro scanalature. A misura che si gira la manovella per torcere, la pigna si avanza e i cordoni si commettono ( Fig. 110 ). V. *Carro.*

*Pigna di straglio.* POMME D'ÉTAI. *MOUSE OF A STAY.* È un ingrossamento dello straglio fatto a poca distanza dal suo occhio, per impedire che questo non iscorra quando cinge l' albero. La sua figura è come quella di una pera ( Fig. 192, *c* ).

PILOTA. V. *Piloto.*

PILOTAGGIO, s. m. PILOTAGE. *PILOTAGE.* È l'arte del piloto, cioè di dirigere o di misurare la rotta del bastimento sul mare, la quale consiste nel determinare la variazione della bussola, nel conoscere col mezzo del loche la velocità progressiva del bastimento, nell' estimare la sua deriva e gli effetti dei fiotti e delle correnti, nel rettificare queste prime determinazioni con le osservazioni astronomiche. V. *Piloto.*

*Pilotaggio.* PILOTAGE. *COASTING PILOTAGE.* In un senso più limitato del precedente si dice la condotta di un bastimento per farlo entrare in un porto o in un fiume o altro passaggio, dove siano pericoli di banchi, bassi fondi o scogli da schivare o per farlo uscire. Quindi i piloti nel primo senso di pilotaggio diconsi *d'altura*, gli altri *piloti di costa*, o più particolarmente *piloti di porto*, o *locotieri.*

*Diritti di pilotaggio.* DROITS DE PILOTAGE OU LAMANAGE. *PILOT'S RATES OR RATES OF PILOTAGE.* Sono le mercedi che si pagano ai piloti e remiganti, i quali guidano i bastimenti ai porti, ai fiumi, o per altri passaggi. Questi diritti sono regolati ne' diversi porti e paesi con tariffe legali. In alcuni luoghi sono determinati secondo le specie dei bastimenti, in altri secondo il numero delle tonnellate di carico, in altri secondo il numero dei piedi che pescano. I diritti di questa sorta si computano tra le piccole

avarie, le quali sono per un terzo a carico del bastimento, e per due terzi a carico delle mercanzie.

PILOTARE (v. a.) *un bastimento fuori del porto.* PILOTER UN VAISSEAU HORS DU PORT. *To carry or to conduct a ship out to sea; to pilot a ship out of a harbour or river.* È guidare un bastimento fuori di un porto, di un fiume, di un passaggio, o sia l'esercitare l'uffizio di piloto di porto. Più comunemente si dice in questo senso; ma si dice ancora per significare l'esercizio di un piloto d'altura.

PILOTO, s. m. *Pilota.* Ven. *Pedotte. Pedotta.* PILOTE. *Pilot.*

*Piloto d'altura o alturiere.* PILOTE HAUTURIER. *A sea pilot.* Uomo istrutto o pratico nell'arte del pilotaggio. Questo era altre volte in Francia un titolo, grado e impiego inferiore a quello d'uffiziale di marina. I piloti, secondi piloti e ajutanti piloti furono soppressi dalle nuove leggi, e quelli che si riconobbero abbastanza istrutti passarono allora al grado di uffiziali, essendosi bene inteso che ogni uffiziale di marina debbe conoscere l'arte del pilotaggio, e che un piloto bene istrutto era degno di essere annoverato tra gli uffiziali marini. Il piloto d'altura è l'uomo che conosce a fondo l'arte di condurre un vascello in alto mare, da un paese ad un altro, e da una parte del globo all'altra, calcolando le rotte per la longitudine e per la latitudine coll'osservazione della bussola, coll'uso del loche, con la determinazione della deriva, dei moti del timone, e col valersi di tutte le cognizioni teoretiche e pratiche della geografia e dell'astronomia applicabili alla marina e alla navigazione, istituendo prontamente coll'uso delle tavole e delle carte tutti i calcoli che vi hanno relazione.

*Piloto locatiere.* PILOTE LAMANEUR. *A harbour pilot.* È un uomo pratico di tutte le particolari circostanze del porto, nel quale perciò esso è stabilito e domiciliato per essere pronto a portarsi al servizio dei bastimenti che sono per entrare, e che si annunziano con qualche segnale, o pure di quelli che sono per far vela.

*Piloto di costa.* PILOTE COTIER. *Coasting pilot.* È un uomo che conosce le coste, il loro aspetto o apparenza, il loro andamento, le profondità e qualità dei fondi, i banchi, gli scogli, i pericoli, le diverse direzioni che conviene seguire per evitarli nell'accostarsi alle terre o ai porti. La cognizione dei piloti di costa è puramente locale e di pratica. S'imbarca d'ordinario in ogni vascello uno di questi piloti, pratico di quelle coste specialmente e dei porti di quella parte alla quale è diretta la sua navigazione.

PILOTINO, s. m. PILOTIN. Nome che si dava altre volte ai giovani i quali s'imbarcavano nei vascelli perchè s'istruissero nel pilotaggio, e divenissero atti all'uffizio di capitano de' bastimenti mercantili. Ora non esiste più questo ordine di marinaj.

PIMACCIO. V. *Piumaccio.*

PINAZZA, s. f. PINASSE. *Pinnace.* Piccolo bastimento, distinto per la qualità di marciare velocemente. Va a vele e a remi, e la sua attrezzatura è simile a quella dello *Sloops*, e talvolta a quella degli *Schooners.* Si dà anche il nome di *Pinazza* ad alcune barche armate di otto remi destinate al servigio dei vascelli, e che servono a rimurchiarli in mare.

*Pinazza* è anche il nome di un bastimento grande con la poppa quadra, del quale si servono i Francesi e gl'Inglesi nel commercio dell'isole dell'America.

PINCO, s. m. PINQUE. *Pink.* Bastimento mercantile a vele latine. Il suo scafo ha una carena ampia e a fondo piatto. D'ordinario ha tre alberi, con antenne, e se ne fa uso nel Mediterraneo. La sua portata ascende talvolta a due e trecento tonnellate. Si distingue segnatamente per la sua poppa, la quale è molto elevata. Somiglia pel suo guernimento allo stambecco, ma è meno raso, la sua prua è più gonfia e i fondi meno fini, essendo particolarmente destinato al trasporto di mercanzie. I pinchi non vanno mai a remi, di rado portano cannoni. Questi bastimenti sono molto in uso appresso gli Spagnuoli e Napoletani nella loro navigazione mercantile (Fig. 266).

PINO, s. m. SAPIN. *Fir.* Sorta d'albero. V. *Legname.*

PIOMBINO, s. m. Il contrappeso della stadera. V. *Sagoma.*

PIOMBO (s. m.) *dello scandaglio.* PLOMB DE SONDE. *Plummet or sounding lead.* Il peso o un pezzo di piombo che si attacca alla funicella o sagola con la quale si esplora la profondità dell'acqua del mare. V. *Scandaglio.*

PIOMBO (A), avv. *A perpendicolo.* A PLOMB. Si dice d'ogni oggetto, la posizione eretta del quale è verticale e perciò parallela ad un filo pendente che sostiene un peso o un piombo.

PIPRIS, s. m. E una specie di piroga, della quale si servooo i negri del Capo Verde e della Guinea.

PIRATA, s. m. *Pirato. Ladron di mare.* FORBAN. A PIRATE OR ROVER. Chiamansi così coloro che scorrono il mare senza commissione di verun sovrano, e rubano indistintamente tutti i bastimenti che incontrano. I pirati non hanno bandiera, ma inalberano variamente quelle di tutte le nazioni per ingannare i bastimenti de' quali vogliono impadronirsi. Quando sono presi, sono trattati come ladri pubblici e come assassini, sono appiccati, qualunque sia la nazione che li prenda. I pirati portarono qualche volta, per atterrire, bandiera bianca e nera con immagini dipinte di teste ed ossa di morto incrociate con isciabole: è raro però che si levino così spontaneamente la maschera; cercano piuttosto l' impunità dandosi per corsali o armatori d' una nazione nemica di quella del bastimento che prendono.

Non bisogna confondere i corsali coi pirati; i primi sono autorizzati da una commissione del loro sovrano, e non corrono se non che sopra i nemici dello stato: i pirati al contrario sono disapprovati da tutte le nazioni.

PIROGA, s. f. PIROGUE. CANOE; PERIAGUA. Canotto o barca fatta d' un solo tronco d' albero scavato. Se ne vedono principalmente tra i negri dell' Affrica e le nazioni selvagge del continente e delle isole dell' America, dove i creoli ne adottarono l' uso. Si scavano o con istromenti o col fuoco, dandovi poi al di fuori una forma rotonda all' estremità, ed al fondo una figura simile a quella d'un canotto ordinario; ma siccome per la forma cilindrica del tronco la piroga non avrebbe nel mezzo bastante gonfiezza, si rende il legno più pieghevole sospendendolo al fumo o coll' acqua bollente: reso tale, si allontanano le pareti l' una dall' altra e si mantengono discoste con traversi disposti di tratto in tratto, sicchè questa forma resta alla piroga dopo che il legno è raffreddato. Vi sono delle piroghe che portano considerabile peso: se ne veggono delle lunghe cinquanta piedi e che portano la vela. Ai fianchi di queste si aggiungono una o due file di bordature per alzare il discolato, mettendo ancora de' madieri e scarmi di tratto in tratto onde sostenere quelle bordature.

Ve n' ha ancora con ponti, ed i Flibustieri ne hanno armate in corso; ma per la maggior parte le piroghe sono piccole, strette, e si guidano con le pagaje ( Fig. 291 ).

*Piroghe doppie.* PIROGUES DOUBLES. DOUBLE CANOES. Sono bastimenti usati nelle diverse isole ed arcipelaghi del mare del Sud, composte di due piroghe lunghe unite parallelamente a certa distanza tra di loro, che portano una piattaforma per cui sono insieme legate, e formano con la loro unione l' effetto d' un bastimento solo e grande, atto a portare molta gente ed un carico considerabile.

PIRONI. Voc. Veo. V. *Perni.*

PISTONE, s. m. *Stantuffo. Embolo.* PISTON DE POMPE. UPPER BOX OF A PUMP OR THE SUCKER OF A PUMP. La parte mobile nella tromba, cioè quella che entra nel tubo o corpo della tromba, e che pel suo moto vi fa montar l' acqua. Questa parte mobile è un cilindro di legno o di metallo internamente cavo, esternamente foderato di cuojo affinchè si adatti alle pareti interne della tromba a tenuta d' aria. È guernito questo cilindro di una valvola o animella di cuojo, la quale si apre da sotto in su. Il cilindro è attaccato ad un' asta o spranga di ferro r, che spinge abbasso il cilindro e lo tira in su coll' azione della brimbala ( Fig. 223 ). Quando il cilindro o pistone ascende, l' animella superiore è chiusa dal peso dell' acqua che vi sta sopra, o che vi s' infonde da principio per avviare la tromba. Ascendendo e non essendovi accesso all' aria nell' intervallo ch' egli percorre dentro il tubo della tromba, l' aria esterna preme l' acqua nella quale è immersa l' estremità della tromba, e s' inalza sino al luogo dov' è arrivato il pistone. Allora il pistone discende, l' animella si apre, e l' acqua sollevata sotto il pistone nell' ascesa di questo si trova sopra lo stesso pistone, per essere poi sollevata da una nuova ascesa del medesimo.

PLAGA, s. f. *Clima. Zona.* CLIMAT. ZONE PLACE. A CLIMATE OR COUNTRY; A PART OR QUARTER OF THE WORLD; A SPACE OR TRACT OF GROUND; A COAST; A FLAT SHORE. Questo termine serve più propriamente che ad altro, ad indicare l' esposiziune di una terra ad alcuno de' punti dell' orizzonte, come plaga a levante, a tramontana ecc.

PLATINE, s. f. pl. PLATINES. Sono pezzi di tavola o di lastre di piombo quadrate che, in occasione di qualche falla, s' inchiodano anche sopra i tappi, mettendo prima fra esse e il bordo stoppa, cotone o altro, acciò con più probabilità si possa stagnare o sia fermar l' acqua che s' introdurrebbe.

Si preferisce il piombo in luogo di tavole, perchè si adatta più facilmente alla figura del bordo del bastimento, e lo stagna del tutto. V. *Rombo*.

*Platina di focone*. Platine de lumières de canons. *Apron of a gun*. È una lastra di piombo per coprire il focone de' cannoni.

PLOCCARE, v. a. Ploquer. *To apply the sheathing hair to a ship's bottom*. È applicare il plocco al fondo de' bastimenti.

PLOCCO, s. m. *Borra*. Ploc. *The hair and tar put between the bottom planks of a ship and the sheathing*. È il pelo di vacca o di bue ecc. che si mette tra la fodera o contrabbordo di una nave e la sua bordatura, applicato, per mezzo del catrame, alle tavole che debbono servire a far la fodera di legno, onde i vermi di mare non penetrino a rodere il fasciame del bastimento. Si unisce al plocco del vetro pesto per maggiore difesa da' vermi sopradicati.

POGGIARE, v. n. Arriver. *To bear away; to bear up; to bear down; to arrive*. Accostarsi al vento in poppa; contrario di *orzare*. È disporre la prua del bastimento più lungi dalla linea del vento di quello ch'era, o pure avvicinar di più la rotta al vento in poppa. Per far ciò, bisogna mettere la manovella del timone dalla parte del sopravvento, o pure aumentare le vele davanti o diminuire le vele di dietro. Si poggia per ischivare un pericolo o l'abbordaggio d'una nave che si trova a sopravvento. Quando due bastimenti corrono uno sull'altro, se tutti e due si tengono stretti al vento, il più piccolo o inferiore è quello che dee poggiare; e se ve n'è uno solo che sia stretto al vento, questo dee continuare a tenersi al sopravvento, e l'altro dee poggiare.

*Poggiare sopra un bastimento*. Arriver sur un vaisseau. *To bear down upon a ship*. Quando si ha un bastimento sottovento, si mette d'un tratto la manovella del timone dalla parte del sopravvento, per andarvi incontro, avvicinandosi alla rotta di vento in poppa.

*Poggiare col vento in poppa* (Arriver vent arrière. *To bear up round*) significa che avendo il vento di traverso, si cambia di rotta, mettendosi d'un tratto nella linea del vento, per averlo in poppa.

*Poggiare in fretta* (Arriver tout plat. *To bear up quickly*) si dice d'un bastimento che si fa abbattere con la maggior prontezza in un caso urgente, impiegando tutti i mezzi che possono accelerare il suo movimento.

*Poggio*. Arrive. *Bear up; bear away; a-weather the helm*. Comando pronunciato dal piloto o dall'ufficiale di quarto, per ordinare al timoniere di mettere la manovella del timone dalla parte del sopravvento, per dirizzare la prua più lontana dalla linea del vento. Nel Mediterraneo si usa in francese la voce di poge ou pouge, sinonimo di arrive.

*Poggia tutto*. Arrive tout. *Hard a-weather. Hard up. Bear up round*. Comando, affinchè il timoniere metta la barra al sopravvento, onde poggiare più vivacemente che sia possibile.

*Non poggiare. Orza*. N'arrive pas. *Don't fall off. Luff. Keep her to. Have care of the lee lurches*. È un avvertimento al timoniere di continuare a tenersi stretto al vento, e di guardarsi dal poggiare.

POLACCA, s. f. Polacre. *Polacra*. Bastimento mercantile del Mediterraneo, costruito a un dipresso come le *barche* dello stesso mare o come i *pinchi*. Non porta quasi mai cannoni, e non va a remi come le barche: il suo apparecchio o guernimento consiste in due alberi a pible, e uno di mezzana con coffa e albero di gabbia, ed un *bompresso* corto.

Le polacche portano le stesse vele come i bastimenti a vele quadre, collo stesso arredo, nel quale però l'alberatura ch'è a pibla, come si è indicato, induce qualche differenza.

Ad una conveniente altezza, sopra ciascun albero, si stabilisce una *baderna* ed un *burello* atto a sostenere l'incappellatura delle sartie, degli stragli e dei penzoli o panduri da' grandi paranchi, delle calorne e delle candeliase nello stesso modo come nelle navi.

Non avendo questi alberi nè coffe, nè teste di moro, perchè sono d'un solo pezzo (eccettuato quello di mezzana), non vi sono ghiodaresse nè trelingaggio delle sartie, non gambe di gabbia, non sartie agli alberi di gabbia nè ai pappafichi; ma per supplirvi è apposta una scala di corda con gli scalini di legno da tutte due le parti dell'albero dalla sommità sino all'incappellatura inferiore.

Le vele di gabbia e di pappafico, non incontrando verun ostacolo nella loro discesa lungo gli alberi, si ammainano tutte due sino al pennone più basso.

Questa disposizione è vantaggiosa per ammainare prontamente in una sorpassa di

vento, ciò che dicesi ammainare in fosso. AMENER EN PAQUET. *To down all as quick as it is possible.*

Si comprende facilmente che il guernimento di questa sorta di bastimenti ha il vantaggio d'essere leggerissimo sopprimendosi gran numero di funi, di coffe, di tesie di moru e di molti altri oggetti che sono d'un peso considerabile.

Ma poichè nelle cose tutte v'è il suo *pro* ed il suo *contro*, e nella marina più che in tutt'altra cosa, gli avantaggi di quest'alberatura sono che se viene a rompersi un albero io alto, è d'uopo, per riparare a questo danno, levare l'albero e sguernirlo interamente; laddove essendo gli alberi di tre pezzi, un albero di pappafico o di gabbia che sia rotto, è immediatamente rimpiazzato, anche trovandosi in mare, con un albero di rispetto. Quindi debbonsi fare le alberature a pible meno elevate, e dare ad esse un maggiore diametro, sceegliendo soprattutto de'legni eccellenti. Questi alberi si fanno sovente di due pezzi connessi insieme con un'indentatura ben lunga, al luogo dell'incappellatura, che si fortifica con cerchj di ferro e con trinche di corde.

Le polacche sono molto usate ne' porti di Francia nel Mediterraneo ed in quelli d'altre nazioni marittime che hanno porti nello stesso mare. Fanno il commercio nel Levante, nel Mediterraneo, e vanno ancora sino in America (Fig. 292).

*Polacca* o *Polaccone* nel Mediterraneo chiamasi anche il *flocco* d'una barca pescareccia.

POLARE, add. POLAIRE. *Polar.* Che è vicino al polo; appartenente ai poli del mondo.

*Circoli polari.* CERCLES POLAIRES. *Polar circles.* Sono due cerchj paralleli all'equatora, distanti dai rispettivi poli 23° 29'. Uno di essi si denomina *circolo polare artico* o *settentrionale* (CERCLE POLAIRE ARCTIQUE. *The arctick circle*); l'altro *circolo polare antartico* o *meridionale* (CERCLE POLAIRE ANTARTIQUE. *The antarctick circle*).

POLENA, s. f. *Polena.* POULAINE. *The head of a ship.* Chiamasi con questo nome la figura, il lione, l'ornamento che termina la parte anteriore della nave, ed estendendone il significato, s'indica con la stessa voce la totalità degli ornati e legnami che sostentano la figura. V. *Sperone.*

*Piattaforma della polena.* PLATE-FORME DE LA POULAINE. *Platform of the head* or *orating of the head.* È quel piano che si trova a prua dal parapetto allo sperone.

*Ornamenti della polena.* ORNEMENS DE LA POULAINE.

POLI, s. m. pl. POLES. *Poles.* Sono generalmente le estremità ferme dell'asse intorno ai quali volgonsi le sfere. Così chiamansi i due punti estremi dell'asse o linea che passa pel centro della terra, uno de' quali si chiama polo *settentrionale* o *artico*; l'altro *meridionale* o *antartico.* Il polo artico ci è dimostrato dalla stella polare, la quale, facendo un piccolissimo giro, si riguarda come un punto fermo.

*Poli della calamita. Poli magnetici.* POLES DE L'AIMAN. *Magnetical poles.* Sono due punti in ogni pezzo di calamita, co' quali questo minerale, messo in libertà, si dirige verso i poli della terra spontaneamente, però con qualche variazione in varj tempi e in varj paesi.

POLIZZA (s. f.) *di carico.* CONNAISSEMENT. *Bill of lading.* Termine di commercio di mare. È una specie d'atto o di ricognizione con la segnatura privata che il padrone o capitano di un bastimento fa ad un mercante, delle mercanzie ed effetti ch'egli ha fatti caricare a bordo del suo bastimento, coll'obbligo di portarli al luogo del suo destino, mediante un certo prezzo.

L'ordinanza di marina prescrive che le pòlizze di carico siano sottoscritte dal padrone o dallo scrivano del bastimento; devono far menzione della qualità e quantità delle mercanzie, delle marche e numeri delle balle e ballotti o casse, del nome del mercante il quale le ha caricate, del nome di quegli cui debbon essere rimesse o consegnate, del luogo della partenza del bastimento, del luogo ove dovranno essere scaricate le mercanzie, del nome del padrone, di quello del bastimento, e finalmente del prezzo convenuto per il nolo.

Ogni pòlizza di carico debb' essere fatta in tripla; una è per il mercante che carica, la seconda da trasmettersi alla persona alla quale debbono essere rimesse le mercanzie nel luogo del loro destino, e la terza deve restare nelle mani del padrone del bastimento o dello scrivano.

Ventiquattr'ore dopo che un bastimento fu caricato, i mercanti sono obbligati di presentare al padrone la pòlizza di carico affinchè la sottoscriva, e di dargli le ricevute o quitanse delle loro mercanzie, sotto pena di pagare gl'interessi di ritardo.

I fattori, commissarj e altri che ricevono le mercanzie mentovate nelle pòlizze di

carico, sono obbligati di darne la ricevuta ai padroni che le richieggano, sotto la pena di tutte le spese, danni e interessi, anche di quelli di ritardo.

Quando si trovano delle differenze tra le pòlizze di carico di una stessa mercanzia, quella sola ch'è nelle mani del padrone debbe attendersi e far fede, qualora si trovi segnata dalla mano del mercante o del suo commissario; e quella ch'è nelle mani del mercante debb'essere anteposta, s'è segnata dalla mano del padrone.

Conviene avvertire che la pòlizza di carico non si fa che per una parte della mercanzia caricata sopra un bastimento: perciocchè quando un negoziante carica tutto il bastimento per suo conto personale, allora l'atto che si fa tra lui ed il padrone o proprietario del bastimento si chiama *contratto di noleggio*. CHARTE-PARTIE. *CHARTER-PARTY*.

POLIZZA (s. f.) *di carico*. POLICE DE CHARGEMENT. *BILL OF LADING*. Termine di commercio marittimo che significa nel Mediterraneo lo stesso che CONNAISSEMENT nell'Oceano. È la dichiarazione delle mercanzie caricate sul bastimento, che debb'essere sottoscritta dal padrone o dallo scrivano del bastimento.

*Polizza d'assicurazione*. POLICE D'ASSURANCE. *POLICY OF INSURANCE*. È un contratto o convenzione, per cui un particolare che si chiama *assicuratore* (ASSUREUR. *INSURER*), si incarica de' rischi che potrebbero succedere a una nave o al suo carico, in tutto o in parte, secondo la convenzione fatta coll'assicurato, e mediante il premio che questo si obbliga di pagare.

Altre volte si facevano delle pòlizze semplicemente sulla parola, che chiamavansi *polizze di confidenza* (POLICES DE CONFIANCE); ma oggidì non si fanno che in iscritto.

POLLICE, s. m. POUCE. *INCH*. È la duodecima parte di un piede.

POLVERINO, s. m. AMORCE. *PRIME OR PRIMING POWDER*. È quella polvere minuta che si mette in sul focone del cannone o simili per dar loro fuoco.

POMO, s. m. Ven. *Pomolo*. POMME. *TRUCK*. *MOUSE*. È il nome che si dà a varj lavori di tornitura o d'altri corpi globosi.

*Pomo d'asta di bandiera*. POMME DU BATON DE PAVILLON. *TRUCK OF THE ENSIGN STAFF*. È un ornamento a foggia di palla schiacciata, che si mette sulla cima dell'asta o albero della bandiera. Si colorisce d'ordinario di giallo, o s'indora. È traforato con due buchi o incavi, ne' quali si mettono due rotelle pel passaggio della drizza o cordicella che serve ad issare la bandiera (Fig. 293 *o*).

*Pomi delle fiamme* o *fiammole*. POMMES DES FLAMMES. *ACORNS OF A PENDANT STAFF*. Sono ornamenti torniti a gocciola che si mettono all'estremità de' bastoni ai quali sono inferite le fiamme (Fig. 293 *e e*).

*Pomi delle girotte*. POMMES DES GIROUETTES. *ACORNS OR TRUCKS OF THE VANES*. Ornamenti simili a quelli delle fiamme. Si mettono all'alto de' ferri delle girotte per terminarli con grazia, e per impedire che la girotta non esca dal suo luogo (Fig. 293 *d*).

*Pomi di trozza*, più propriamente *bertocci*. *Paternostri di trozza*. POMMES DE RACAGE. *TRUCKS OF THE PARREL*. Sono una specie di palle traforate con un buco (Fig. 293 *k*) che serve per passarvi la cordicella della trozza.

*Pomi scanalati*. POMMES GOUGÉES. *SEIZING TRUCKS*. Sono una specie di cilindri di legno scanalati in una delle parti della loro superficie, sicchè possano ricevere nella scanalatura, e abbracciare una sartia, sopra la quale il pomo si ferma con più giri di corda a mezzo (Fig. 194). Il cilindro *f* è traforato, e passa pel buco una manovra corrente *g g*, che si dee condurre lungo la sartia *h h* al luogo dove la stessa corda si debbe amarrare al bordo.

Si dà anche il nome di pomi ai bottoni o parti più grosse e gonfie che si fanno sopra alcune corde. Così diconsi *pomi di viradore*, *pomi di straglio* (POMMES DE TOURNEVIRE, POMMES D'ÉTAI. *MOUSES OF THE MESSENGER*, *MOUSES OF A STAY*). V. *Bozze*. *Bottoni*.

POMPA (s. f.) si dice dal francese anche in italiano marinaresco per *tromba*. V. *Tromba*.

PONENTE, s. m. PONENT. COUCHANT. OUEST. *WEST*. È la parte del mondo dove il sole va sotto l'orizzonte o tramonta, ed è opposta a Levante. È anche nome di vento che soffia da quella plaga.

Dicesi anche *il ponente* (LE PONENT) tutta la costa marittima con i porti di Francia che sono situati sull'Oceano, per distinguerli da quelli del Mediterraneo.

*Ponente libeccio*. PONENTE LABECHE. *THE WEST-SOUTH-WEST WIND*. È il vento di Ovest Sud Ovest, o il punto di ponante libeccio nel dialetto del Mediterraneo.

*Ponente maestro*. PONENTE MISTRAL. *THE WEST-NORTH-WEST*. È il vento ed il punto di Ovest Nord Ovest, nello stesso dialetto.

PONENTELLO, s. m. *Ponentino*. Diminutivo di ponente. Venticello di Ponente.

**PONENTINI**, add. Ponentais. E un nome che si dà ne' porti di Francia ai martuaj delle coste occidentali francesi. Così anche in italiano diconsi ponentini i bastimenti e marinoj de' mari che sono al nostro ponente.

**PONTAPIE**. V. *Pedagna*.

**PONTE**, s. m. Pont. *Deck*. Il ponte ne' bastimenti mercantili ordinarj è un tavolato forte sostenuto, come le impalcature e solaj de' bastimenti civili, da travi chiamate *bagli* ( Baux. *Beams* ): esso ricuopre nell' alto tutto il bastimento, eccettuate le aperture che vi si lasciano per comunicare con gli spazj sottoposti. Questa definizione è di un ponte unico, che chiamasi anche *coverta*, e conviene alla maggior parte de' bastimenti da commercio, e alle fregate e corvette.

Nelle navi da guerra che sono destinate a portare più ranghi di numerosa artiglieria, vi sono più ponti, uno sopra l'altro, costruiti e legati con la necessaria robustezza per sostenere pesi cotanto enormi.

Le maggiori navi di novanta cannoni e più hanno tre ponti, il più basso e più forte de' quali si nomina il *primo ponte* o *ponte del corridojo* ( Premier pont. *Main-deck or lower gun-deck* ) è situato poco sopra il forte e ad alquanti piedi sopra la linea d' acqua: porta la più grossa artiglieria, che d' ordinario in Francia è del calibro di trentasei. A circa sei piedi sopra, v' è il *secondo ponte* ( Second pont. *Middle gun-deck* ) che porta cannoni da ventiquattro: a pari distanza più sopra v' è il *terzo ponte* ( Le troisième pont. *Upper gun-deck* ) che porta cannoni da diciotto. Questa disposizione di pesi si fa affinchè il centro di gravità della nave riesca possibilmente basso. Nella figura della tavola XVIII è rappresentata la costruzione de' ponti: *ll, ll, ll* sono i *bagli*, i quali ai luoghi convenienti lasciano le aperture per le boccaporte che guidano ai compartimenti inferiori. *La boccaporta della stanza del capocannoniere*, *m* (L'écoutille de la soute du maitre-canonnier. *The hatch-way of the gunner store-room*. *La boccaporta della camera del penese*, *oo* ( L'écoutille a vivres. *The steward's hatch-way* ). *La boccaporta della camera della polvere*, *p* ( L'écoutille de la soute aux poudres. *The magazine hatch-way* ). *Il pozzo delle trombe di mezzana*, *w* ( L'archipompe d'artimon. *The mizen's pump-well* ). *Il pozzo delle trombe* nel quale è incluso l'albero di maestra *w*, e stanno le trombe *xx* (La grande archipompe et les pompes. *The pump-well*). *La boccaporta dello camera delle sartie o gomone*, *r* ( L'écoutille de la fosse aux cables. *Fore hatch-way* ). *La boccaporta della camera de' leoni*. ( L'écoutille de la fosse aux lions. *The boatswain's store-room* ). Finalmente la *mastra dell' albero di trinchetto*, *t* ( L'etambrai du mat de misaine. *The partner of the mizen's mast* ). S' inchiodano allo coste i *trincorini*, *oa*, indi i *controtrincorini*, *bb*, *cc* (Les gouttières, les serre-gouttières. *The water-ways of a ship's deck* ). Si mettono a luogo le *corsie*, *dd*, *dd*, *ee* ( Les hiloires. *The binding strakes of the deck* ), incastrate ne' bagli e le seconde corsie, e si cuoprono gl' intervalli con le tavole di bordatura.

Tutti i ponti, sebbene si accostino con la loro superficie all' orizzontale, hanno però una curvatura concava nel verso della lunghezza, per cui si rialzono dal mezzo sino all' estremità della nave, detta *alunamento*, *tontura* (Tonture. *The sheer of the wales and decks* ), ed una curvatura convessa da un lato all' altro per lo scolo delle acque, che si chiama *arcatura*, *bolzone* ( Bouge. *The rounding or convexity of the beams* ), onde le acque possano uscire per alcuni buchi aperti ne' bordi che diconsi *ombrinali* ( Dalots. *Scupper-holes* ).

Vi è anche un *falso ponte* o *pagliuolo di mezza stiva* ( Faux pont. *Orlop-deck or spar-deck* ) che si suol fare di abete, ed è stabilito ad alcuni piedi sotto il primo ponte: serve a dare maggior comodo per lo stabilimento di varie stanze di provvigioni e di alloggio. Una parte di questo si destina agli ammalati.

*Ponte tagliato*. Pont coupé. *A half-deck or a deck open in the middle*. E un ponte il quale non occupa che una parte della lunghezza del bastimento, come si trova particolarmente ne' bastimenti mercantili. Tali sono anche i ponti de' castelli di poppa e di prua nelle navi.

*Ponte intero*. Pont entier. *A deck flush fore and aft*. E quello che si stende da un capo all' altro.

*Ponte arcato* ( Pont arqué. *A cambered deck* ) è quello ch' è deformato nel verso contrario della sua originale curvatura.

*Ponte volante*. Pont volant. *A hanging stage*. Così si chiama una specie di palco fatto di tavole, che si sospende con due corde lungo il bordo di una nave, sul quale i calafati e i carpentieri stanno per lavorare sul di fuori della nave ( Fig. 318 ).

*Ponte galleggiante. Zattera.* PONT FLOTTANT. RAS DE CARÈNE. *A FLOATING STAGE.* Sono tavolati sopra travi galleggianti che servono alle maestranze per lavorare intorno al bastimento ch' è in acqua.

PONTUALI, s. m. pl. Sono travicelli nelle galee vicini alle latte, nei quali si conficcano i perni che tengono le catene delle sartie e degli anchini. I pontoali sono di dentro e di fuori della galea.

POPPA, s. f. POUPE. *STERN OF A SHIP.* Ven. *Pupa.*

Generalmente è il nome della parte posteriore del bastimento, e più particolarmente la facciata posteriore, la quale si presenta allo spettatore posto fuori e dietro la nave.

In questa facciata sono le finestre che danno lume alle camere. Essa è adorna di sculture, d' intelajature, di una galleria con balaustrate e mensole, e di altri ornamenti, specialmente nelle navi da guerra.

La costruzione del quadro di poppa dei due lati della ruota non è, dal dragante all' insù, la parte che sia più all' indietro della nave. Vi è un' altra facciata ancor più all' indietro, che forma la poppa propriamente detta. Questa facciata della poppa ha un' inclinazione maggiore di quella delle alette. V. *Arcaccio.*

Il principale fondamento della costruzione di questa facciata è il dragante ( Fig. 352 w ). Sul campo superiore di questo pezzo s' incastrano e s' inchiodano varj pezzi chiamati *stili del forno*, *stanti di volta*, *k k* ( MONTANS DE VOUTE. *COUNTER-TIMBERS* ), i quali fanno uno sporto di forma curva al di sopra e al di dietro degli scarmi delle alette e della barra, posta alla sommità della ruota.

Sulle testate saglienti di tutti questi pezzi ascendenti del forno si unisce un pezzo parallelo alla barra, che si chiama *di cimo dello ruota*, e della stessa forma e curvatura del forno. Vi debb' essere tra queste due barre una distanza bastante perchè vi possa passare la testata del timone, che entra per di là nella nave. Questa barra *x* è quella che propriamente si chiama *barra dello scudo* ( BARRE D'ÉCUSSON. *THE COUNTER-TRANSOM* ). L' intervallo compreso tra questa barra e il dragante si cuopre con bordature, e si chiama *il gran forno di poppa* ( LA GRANDE ROUTE. *THE COUNTER* OR *LOWER COUNTER* ). Nel mezzo di questo vi è la *fogonadura o losca* ( LOUVE. *THE PARTNER* OR *THE RUDDER* ) per dar passaggio alla testata del timone: a destra e a sinistra sono i portelli di ritirata di santa Barbara, e verso le due estremità due portelli che servono di finestre, uno a destra per la camera del capocannoniero, l' altra a sinistra per lo scrivano o ajutante del commissario.

Due lunghi scarmi ricurvi che hanno la stessa curvatura delle alette, formano i due canti della poppa dall' alto al basso, portando il loro piede sopra le estremità della barra dello scudo, ed arrivando sino al coronamento. Questi scarmi Y Y si chiamano *scarmi di poppa* ( ALONGES DE POUPE. *STERN-TIMBERS* ).

Tra gli scarmi di poppa e sulla barra dello scudo si stabiliscono verticalmente alcuni pezzi diritti che chiamansi *scarmotti di poppa* ( MONTANS DE VOUTE. *COUNTER-TIMBERS* OR *TOP-TIMBERS* ), e si dispongono a distanze eguali in modo da lasciare tra di loro il numero di finestre necessario alla gran camera ed alla camera del consiglio ch' è posta di sopra, come si può vedere nella figura 353. Questi scarmotti di poppa arrivano dalla barra dello scudo sino a livello delle tavole che cuoprono il casseretto.

Gli scarmotti stessi sono tenuti e legati insieme con varj altri pezzi orizzontali, i quali formano le soglie superiori ed inferiori delle finestre della gran camera e della camera del consiglio, uno de' quali è a livello del casseretto. Alcuni chiamano i nominati scarmotti in francese QUENOUILLETTES DE POUPE.

All' estremità del secondo ponte, dalla parte della poppa, è la gran camera della nave. All' altezza conveniente sopra le tavole di questo ponte sono aperte in tutta la larghezza della poppa alquante finestre per dar lume alla detta camera; e sotto queste finestre, tra di esse e la barra dello scudo che termina il gran forno, vi è una facciata bislunga che occupa tutta la larghezza della poppa. E nel mezzo di questa facciata ciò che chiamasi lo *scudo* ( L'ÉCUSSON. *THE ESCUTCHEON* ), specie di cartella ornata che porta il nome della nave in grossi caratteri dorati, d' ordinario sopra un fondo cilestro. I lati di questa facciata sono decorati di bassi rilievi, di arabeschi e di altri ornamenti, nei quali si fa entrare la rappresentazione di qualche oggetto analogo al nome che si dà alla nave.

La bordatura del cassero supera in lunghezza la parte sottoposta, sporgendo allo

infuori della poppa d'alquanti piedi, e forma il tavolato della galleria di poppa. Queste estremità delle tavole del piano del cassero sono terminate da un legno ornato d'intaglio: nell'intervallo tra le finestre della gran camera vi è un bracciuolo intagliato e decorato a guisa di mensola architettonica: questi bracciuoli sostentano le estremità delle tavole del piano del cassero che formano la galleria: all'altezza d'appoggio sopra queste tavole in tutta la larghezza della poppa vi è un pezzo intagliato che sostiene e termina la balaustrata della galleria. Talvolta queste balaustrate sono di ferro, e sempre ornate e decorate, ed hanno nel mezzo della loro faccia una cartella o scudo che porta una cifra, dell'armi o altri segni distintivi della nazione cui appartiene la nave.

Le penultime aperture da amendue le parti sono fatte e porte per comunicare dalla camera del consiglio a questa galleria o gran poggiuolo molto piacevole per gli ufficiali della nave.

Questa galleria si estende ad alcuni piedi tanto a destra quanto a sinistra, e al di là dei canti di poppa conserva le sue forme, il suo appoggio e le sue balaustrate, girando intorno ai fianchi della nave: si continua ancora, per allargare la poppa di qualche piede, le fila delle finestre, tanto della gran camera quanto di quella del consiglio con andamento rotondo, e terminando ai lati della nave. Questo aumento di larghezza dato alla poppa, al di là degli scarmi di poppa, dà alla stessa una forma ed un contorno più gradevole.

L'aumento di larghezza della poppa ai lati, il quale si chiama le *botteghe* ( Fig. 352 z z ), ed è sostenuto da un'intelajatura di legname che vi si appone dopo che la nave è bordata, la quale comincia dal dragante e va sino al coronamento.

Sopra la galleria la poppa fa una piccola volta o sporto R, nella quale si adatta per l'ordinario un tendaletto di tela incerata sostenuto da ferri, per fare un riparo sopra la galleria: gli stanti di ferro sono piantati a certa distanza sull'appoggio della galleria, e sono fermati al loro luogo da alcuni ganci lunghi, piantati sull'alto della poppa. Sopra questa volta o tendaletto vi è una faccieta piana che chiamasi il quadro T, fatto da alcuni pezzi verticali chiamati *scermi del quadro*: quella faccieta termina in alto col coronamento adornato d'intagli, e dà a tutta la costruzione un contorno piacevole.

Il quadro è ornato, nel mezzo, d'una figura, d'una divinità, d'un animale o di altro emblema analogo al nome della nave, accompagnato a destra ed a sinistra da alcuni fiori, arabeschi o altri ornamenti.

Sopra la poppa, nel mezzo, è il fanale di poppa.

Queste sono le particolarità della costruzione della poppa nelle navi di linea a due ponti o a due batterie. Quelle a tre ponti hanno tre ordini di finestre alla poppa, due camere grandi, la superiore delle quali ha una galleria simile a quella della camera del consiglio.

Per altro gli ornamenti sono ad arbitrio e secondo il gusto: gli abili artisti possono trovare de' buoni partiti per queste decorazioni.

*Poppa* si prende, come si è detto, in generale per la parte della nave che si avvicina di più alla poppa, propriamente detta.

POPPA (A), avv. *All'indietro*. A POUPE. L'ARRIÈRE. *A-STERN.*

*Passare e poppa di una nave*. PASSER A POUPE D'UN VAISSEAU. *TO PASS A-STERN OF A SHIP.* È passar da vicino ad una nave mettendosi dietro alla sua poppa, per parlare, per ricevere degli ordini o per cannonarla con maggiore vantaggio, se è una nave nemica. Si passa sempre alla poppa della nave comandante in una squadra o armata navale, per mettersi sottovento alla stessa: e questo è un segno di rispetto.

*Bastimento e poppa quadra*. BATIMENT A POUPE QUARRÉE. *A SHIP WITH A SQUARE TUCK. A SQUARE-STERNED VESSEL.* È un bastimento che ha una faccieta larga e piena di poppa come sono le grosse navi e le fregate, per distinguerli da quelli che chiamansi *bastimenti e poppa stretta* ( BATIMENS A POUPE ÉTROITE. *LUTE-STERNED VESSELS* ), cioè quelli ne' quali la poppa si va ristringendo e si riduce ad una faccieta strettissima.

*Fanale di poppa*. FANAL DE POUPE. *POOP OR QUARTER-LANTERN OF A SHIP.*

*Bandiera di poppa*. PAVILLON DE POUPE. *ENSIGN.*

*Camera di poppa*. CHAMBRE DE POUPE. *THE AFTER-MOST CABIN.*

*Galleria di poppa*. GALERIE DE POUPE. *THE STERN-GALLERY.*

*Scala di poppa*. ÉCHELLE DE POUPE. *THE STERN-LADDERS.*

*Vento in poppa*. VENT EN POUPE. VENT ARRIÈRE. *WIND RIGHT AFT.*

*Lanciamento o slancio di poppa.* QUÊTE DE LA POUPE. *RAKE OF THE STERN* OR *LENGTH* OR *THE RAKE ABAFT.* È l'inclinazione all'indietro della ruota di poppa.

*In poppa.* ARRIÈRE. *HIND-PART* OF *A SHIP.*

*Bastimento a poppa rotonda.* VAISSEAU A POUPE RONDE. *A SHIP WITH A ROUND TUCK.*

PORCA, s. f. Ven. *Roisoni.* PORQUE. *RIDER.* Sono coste o membri interiori posti nella stiva delle navi sopra il paramezzale e le serrette per fortificare tutto lo scafo. Le porche sono composte, come le coste, di due file di pezzi addoppiati, ed hanno la loro piana o madiere, i bracciuoli e gli scarmi. Non arrivano che al primo ponte.

Le porche, essendo formate come altrettante coste, s'incastrano a mezzo del loro madiere sul paramezzale: i loro due rami si appoggiano alle serrette, e corrispondendo esattamente alle coste o membri del corpo, con essi s'incavigliano, come ancora con la chiglia e col paramezzale, per mezzo di perni che si ribadiscono al di dentro, o s'ingiavettano. Le porche sono lontane tra di loro, essendovene una soltanto per ogni intervallo tra i portelli. Quelle che si avvicinano alle estremità, si sollevano co' loro rami, e chiamansi perciò *porche rialzate.* Quelle di mezzo sono nominate *porche di fondo,* e le interposte tra queste e le precedenti chiamansi *porche mezzo rialzate.*

*Porche di fondo.* PORQUES DE FOND. *THE MIDSHIP RIDERS.*

*Porche stellate, rilevate.* PORQUES ACCULÉES. *THE AFTER-MOST AND FORE-MOST RIDERS.*

*Madieri di porche.* VARANGUES DE PORQUES. *FLOOR RIDERS.*

*Bracciuoli delle porche.* GENOUX DE PORQUES. *LOWER FUTTOCKS OF THE RIDERS.*

*Scarmi delle porche.* ALONGES DE PORQUES. *MIDDLE FUTTOCKS OF THE RIDERS.*

*Scarmotti delle porche.* AIGUILLETTES DE PORQUES. *UPPER FUTTOCKS* OF *THE RIDERS.*

PORTA, s. f. PORTE. *Porte di prua.* PORTES DE PROUE. *HEAD-DOORS.* Sono due porte aperte nelle navi da guerra nel parapetto anteriore di prua per comunicare dal secondo ponte alla piattaforma della polena.

*Porte di un bacino.* PORTES D'UN BASSIN. *GATES* OF *A WET DOCK.* Imposte di legname, fortemente consolidate, che servono a chiudere l'ingresso dell'acqua in un bacino o forma, sino a che si lavora nella nave che vi è contenuta, e che si aprono per lasciarvi entrare l'acqua, e far uscire la nave che si terminò di costruire o di raddobbare.

Queste porte per l'ordinario sono formate di due battenti di forma circolare, convessa dalla parte del mare, e che girandosi sopra gangheri ai due lati del muramento all'ingresso nel bacino, si uniscono nel mezzo esattamente, e chiudono il passaggio all'acqua.

In altri bacini queste porte sono fatte di tre imposte, due delle quali girano intorno ai loro perni, e la terza si unisce a *incassotura* (Ven. *a gorgome*) con quelle.

Veggonsi de' bacini, i quali sono chiusi con una sola imposta, la quale si appone ad alcune scanalature fatte ai lati del muramento nell'ingresso del bacino, ed è ritenuta per di dentro con varie corde. Questa specie di porta di bacino, la quale è usata in qualche cantiere d'Inghilterra, si manovra con una prestezza ammirabile. Quando si vuol aprire il bacino, l'imposta se ne va da sè galleggiando, mollati che siano i ritegni, e l'acqua sia alta abbastanza per sollevarla.

Un ingegnere svezzese aveva inventato, per fare l'ufficio di porte ne' bacini di Calscrona, un battello ch'egli chiamò *battello-porta* (BATEAU-PORTE), il quale fu poi imitato a Tolone dall'ingegnere in capo Groignard.

Questo battello-porta si adatta ai due lati murati dell'entrata del bacino mediante due pezzi di legno applicati al battello, che risaltano dall'alto al basso da amendue le parti. Questi pezzi entrano in due scanalature fatte nel muro, a misura che il battello caricato di peso di ferro che vi si aggiugne o ripieno d'acqua, si profonda sino a toccare il fondo: due legni che sono come due chiglie, che formano il fondo del battello, entrano parimente in due scanalature fatte nella pietra sul fondo del bacino; e con ciò è chiuso esattamente il passaggio all'acqua, tanto dai lati che dal disotto.

Non si saprebbe consigliare di adottare questo *battello-porta*, il quale obbliga a molti lavori ed è soggetto a non pochi inconvenienti, mentre si hanno delle altre maniere molto più semplici, ed almeno altrettanto sicure.

PORTACOLLARE, s. m. PORTE-COLLIER. *BALAYINO CLEATS OF THE LOWER MASTS, SERVING TO SUPPORT THE COLLAR* OR *THE STAY.* Sono due specie di tacchetti di legno, applicati ed inchiodati ai lati dell'albero di trinchetto, un poco sopra il castello. Sulla facciata esteriore di questi tacchetti sono praticate delle tacche profonde che servono

a ricevere e contenere il collare di straglio dell' albero di maestra, ed il suo controcollare. Questi pezzi di legno sono in alto e a basso conformati a corna, e servono a ritener molte manovre che vi si allacciano. Vi è qualche volta un simile portacollare all' albero di maestra per contenere il collare di straglio di mezzana; ma questa maniera di attrazzare il detto straglio non è più in uso.

PORTAGRUE. PORTE-BOSSOIR. *SUPPORTER OF THE CAT-HEAD.* Chiamansi *portagrue* i due braccinoli o mensole che servono di sostegno alle grue ( Fig. 175, s ). Un ramo di ciascuno di questi braccinoli sostiene di sotto la grua; l' altro ramo s' appoggia alla bordatura del davanti della nave, e s' inchioda sulla costa ultima di prua.

PORTARE, v. n. PORTER. *TO STAND.* In termine di navigazione significa far rotta, governare verso una certa direzione.

*Il bastimento porta al Nord Ovest* ( LE VAISSEAU PORTE AU NORD-OUEST. *THE SHIP STANDS TO THE NORTH-WEST*) significa ch'egli fa rotta al Nord Ovest.

*Portare in rotta.* PORTER EN ROUTE. *TO STAND ON THE COURSE OR TO STAND ONWARD UPON THE COURSE.* È aver la prua, e governare a dirittura verso il luogo al quale si vuol andare, o al rombo ordinato, nel caso che, per un vento contrario o per qualche altra ragione, avesse dovuto andare per rombo diverso da quello della rotta.

*La nave porta a sei punti di vento.* LE VAISSEAU PORTE A SIX AIRS DE VENT. *THE SHIP LYES WITHIN SIX POINTS OF THE WIND.* Ciò vuol dire che, essendo la nave orientata stretta al vento, ha la sua direzione divergente da quella del vento della detta quantità; o pure che la sua chiglia fa con la direzione del vento un angolo di 67° e mezzo. Vi sono de' bastimenti a vele latine e degli altri a vele auriche, i quali portano, si dice, a quattro arie di vento o a quattro e mezzo: ciò ch' è di grande vantaggio per guadagnare nel sopravvento. Si dice nello stesso senso, che la marea o la corrente porta al vento o a una tale aria di vento.

*Il cannone porta.* LE CANON PORTE. *THE SHOT FALLS ABOARD.* È quando la palla arriva alla nave o all' oggetto cui si dirige.

*Il cannone non porta.* LE CANON NE PORTE PAS. *THE SHOT FALLS SHORT.* È quando la palla non arriva al luogo cui è diretta: lo che accade perchè la distanza non fu bene stimata, e si era fuori della portata.

Parlando delle vele, si dice *le vele portano* ( LES VOILES PORTENT. *THE SAILS DRAW; THE SAILS ARE FULL*), cioè il vento le gonfia, ricevono l' impulso dell' aria; per distinguere questo stato da quello in cui si dice che le vele *sbattono* (FASIENT) o *sono a collo dell' albero* ( COIFFÉES SUR LE MAT ), e non giovano a spingere avanti il bastimento.

*Una vela non porta* ( UNE VOILE NE PORTE PAS. *A SAIL DOES NOT DRAW* ) significa che non riceve l' impulso del vento o perchè è coperta da un' altra, o perchè è male orientata.

*Far portare o portar pieno.* FAIRE PORTER OU PORTER PLEIN. *TO FILL THE SAILS.* Si dice quando, essendo la nave stretta al vento, si vuole che l' angolo che fa il vento con le vele sia abbastanza aperto, onde le vele possano gonfiarsi.

*Fa portare o porta pieno.* FAIS PORTER OU PORTE PLEIN. *KEEP HER FULL; NO NEAR.* È un comando al timoniero di poggiare alquanto, e di mettere la manovella un poco sopravvento.

*Portare la vela. Reggere bene alla vela.* PORTER LA VOILE. *TO CARRY THE SAIL STIFFLY.* Si dice d' un bastimento che sbanda poco essendo alla vela, per effetto della sua stabilità, della sua zavorra e del suo stivaggio.

*Bastimento che porta bene la vela.* VAISSEAU QUI PORTE SUPÉRIEUREMENT BIEN LA VOILE. *A SHIP THAT CARRIES HER SAIL AS STIFF AS A CHURCH.* Si dice per esprimere che con vento forte sbanda ed inclina poco, e non è in pericolo di rovesciare.

*Bastimento che porta male la vela.* VAISSEAU QUI PORTE MAL LA VOILE. *A CRANK SHIP.* Questo è ciò che succede per cattiva costruzione, per non avere bastante zavorra o per essere male stivato.

*Questa nave porta i suoi quattro corpi di vele* ( CE VAISSEAU PORTE SES QUATRE CORPS DE VOILES. *THIS SHIP CARRIES HER COURSES AND MAIN AND FORE-TOP SAILS* ) significa che ha spiegate al vento le due vele basse e le due gabbie.

*Porta le sue gabbie alte.* IL PORTE SES HUNIERS HAUTS. *SHE CARRIES HER TOP-SAILS A-TRIP.*

*Porta i suoi pappafichi.* IL PORTE SES PERROQUETS. *SHE CARRIES HER TOP-GALLANT SAILS.*

Parlando d' artiglieria: *Una nave porta dei cannoni da trentasei alla sua batteria di corridore.* UN VAISSEAU PORTE DU TRENTE-SIX SA BATTERIE BASSE. *A SHIP CARRIES THIRTY-SIX POUNDERS ON HER LOWER-DECK.*

*Una fregata portante trenta cannoni da diciotto.* UNE FRÉGATE PORTANTE TRENTE CANONS DE DIX-HUIT. *A FRIGATE WHICH CARRIES THIRTY EIGHTEEN POUNDERS.*

**PORTARE**, v. a. *Portare l' oncora nella barca.* PORTER L'ANCRE DANS LA CHALOUPE. *To BOAT THE ANCHOR.*

*Portare il vento in mano* vuol dire far camminare il vascello senza vento, vogando come se fosse spinto dal vento.

*Portare il vento in corsia* vual dire far camminare il bastimento minacciando e battendo la ciurma.

*Abbiamo della vela quanta può portarne il bastimento.* NOUS AVONS DE LA VOILE TANT QUE LE BATIMENT PEUT PORTER. *WE HAVE AS MUCH SAIL OUT AS THE SHIP CAN CARRY.* Dicesi per significare che non si può accrescere la quantità delle vele senza mettere il bastimento a pericolo.

*Questa vela incognita porta al Sud Ovest.* CETTE VOILE INCONNUE PORTE AU SUD-OUEST. *THAT STRANGE SAIL IS STANDING TO THE SOUTH-WEST.* Dicesi parlando della direzione di un bastimento che si vede di lontano, senza sapere di qual nazione egli sia.

*La mareo portera al sopravvento sino a mezzodì.* LA MARÉE PORTERA AU VENT JUSQU'A MIDI. *THE TIDE WILL RUN TO WINDWARD TILL NOON.*

*Le correnti portano alla baja.* LES COURANS PORTENT DANS LA BAIE. *THE CURRENTS SET INTO THE BAY.*

*La nostra nave porta del trentadue e del trentoquattro.* NOTRE VAISSEAU PORTE DU TRENTE-DEUX ET DU TRENTE-QUATRE. *OUR SHIP CARRIES THIRTY-TWO AND THIRTY-FOUR POUNDERS.* Dicesi per indicare il calibro de' cannoni che la nave porta.

*Questa fregata non porta che del diciotto.* CETTE FRÉGATE NE PORTE QUE DU DIX-HUIT. *THIS FRIGATE ONLY CARRIES EIGHTEEN POUNDERS.*

*Il viceammiraglio dee portare la suo bandiera sul nostro bastimento.* LE VICE-AMIRAL DOIT PORTER SON PAVILLON SUR NOTRE BATIMENT. *THE VICE-ADMIRAL IS TO SHIFT HIS FLAG TO OUR SHIP.*

*Portati dalle correnti, perdemmo presto la vista delle terre.* PORTÉS PAR LES COURANS, NOUS PERDIMES BIENTOT LA TERRE DE VUE. *DRIFTED BY THE CURRENTS, WE SOON LOST SIGHT OF THE LAND.*

*Le vele davanti non portano.* LES VOILES DU DEVANT NE PORTENT PAS. *THE HEAD-SAILS DO NOT STAND.* Dicesi per significare che non ricevono la forza del vento, come se fossero diversamente orientate.

*Tutte le nostre vele portano bene.* TOUTES NOS VOILES PORTENT BIEN. *ALL OUR SAILS DRAW WELL.*

*La chiglia porta tutto a lungo.* LA QUILLE PORTE DE LONG EN LONG. *THE KEEL TAKES THE GROUND FORE AND AFT.* Dicesi per indicare ch' è posata giustamente sul cantiere.

*Questo cutter può portare a cinque rombi di vento.* CE CUTTER PEUT PORTER A CINQ AIRS DE VENT. *THIS CUTTER WILL LIE WITHIN FIVE POINTS OF THE WIND.* Si dice per indicare che può andare presso al vento al minimo angolo.

*Noi portiamo bene al sopravvento del capo.* NOUS PORTONS BIEN AU VENT DU CAP. *WE LOOK WELL UP TO WINDWARD OF THE CAPE.*

*Il brig al sopravvento porta sopra di noi.* LE BRIG AU VENT FAIT PORTER SUR NOUS. *THE BRIG TO WINDWARD IS EDGING DOWN TO US.*

*Portare a undici quarti sopra amendue i bordi.* PORTER A ONZE QUARTS SUR LES DEUX BORDS. *TO LIE WITHIN* 5 ½ *POINTS OF THE WIND ON EACH TACK.*

*Portare a terra.* PORTER A TERRE. *TO STAND IN FOR LAND.* Vuol dire avvicinarsi alla terra.

*Portare al largo.* PORTER AU LARGE. *TO STAND OFF SHORE.* Significa uscire in mare.

*Portare al Nord, al Sud, all' Est, all' Ovest.* PORTER AU NORD, AU SUD, A L'EST, A L'OUEST. *TO STAND TO NORTHWARD, SOUTHWARD, EASTWARD, WESTWARD.*

*Portare al sopravvento o al sottovento di un bastimento.* PORTER AU VENT OU SOUS LE VENT D'UN BATIMENT. *TO LOOK UP FOR GOING TO WINDWARD OR TO LEEWARD OF A SHIP.*

*Portar bene la vela.* PORTER BIEN LA VOILE. *TO CARRY SAIL STIFFLY.*

*Portar fuori un ormeggio.* PORTER DEHORS UNE AMARRE. *TO RUN OUT A HAWSER.*

*Portare dei dispacci ad un generale.* PORTER DES DÉPECHES A UN GÉNÉRAL. *TO CARRY DISPATCHES TO AN ADMIRAL.*

*Portare soccorsi a un bastimento.* PORTER DES SECOURS A UN BATIMENT. *TO ASSIST A SHIP.*

*Portare truppe, munizioni ecc.* PORTER DES TROUPES, MUNITIONS etc. *TO CARRY TROOPS, STORES etc.*

*Portare in rotta.* PORTER EN ROUTE. *TO STANDING UPON THE COURSE.*

*Portare la fiamma e la bandiera.* PORTER LA FLAMME ET LE PAVILLON. *TO WEAR THE COLOURS OF A MAN OF WAR.*

*Portar male la vela.* PORTER MAL LA VOILE. *TO BE CRANK.*

*Portar pieno.* PORTER PLEIN. *TO KEEP THE SAILS FULL.*

*Portare sul nemico.* PORTER SUR L'ENNEMI. *TO BEAR DOWN UPON THE ENEMY.*

*Portare un' ancora al largo.* PORTER UNE ANCRE AU LARGE. *TO CARRY OUT AN ANCHOR.*

*Portare uno sul ruolo dell' equipaggio.* PORTER UNE PERSONNE SUR LE RÔLE DE L'ÉQUIPAGE. *TO PUT A PERSON ON THE SHIP'S BOOK.* Significa ascriverlo al ruolo.

PORTATA ( s. f. ) *d' un bastimento. Porto di un bastimento. Cassarata.* PORT D'UN VAISSEAU. *BURTHEN OF A SHIP OR TONNAGE.* Significa il carico di cui è capace il bastimento, espresso pel numero di tonnellate, cioè di altrettante volte duemila libbre di peso, o di altrettante volte quattro barili, ciò che si rileva dallo *stivaggio.* V. *Stivaggio.*

*Il bastimento N. della portata di cinquecento tonnellate o di cinquecento botti di portata.* LE VAISSEAU N. DU PORT DE CINQ-CENTS TONNEAUX OU DE CINQ-CENTS TONNEAUX DE PORT. *THE SHIP N. BURTHEN OF FIVE HUNDRED TUNS.*

*Portata di marinaro.* PORT PERMIS. TONNEAUX DE PORT PERMIS. *A CERTAIN NUMBER OF TUNS PERMITTED.* È un numero limitato di tonnellate di peso che in alcune navigazioni, particolarmente in quelle delle Indie, si permette agli ufficiali della nave d' imbarcare in paccottiglia, tanto andando quanto venendo, per farne profitto a loro conto. Questo numero è regolato secondo i gradi e l' impiego di ciascuno.

*Portata* ( PORTÉE ) si dice de' pezzi d'artiglieria rispetto al peso della palla.

*Portata de' cannoni.* PORTÉE DES CANONS. *RANGE OF CANNON.*

*Portata de' mortaj.* PORTÉE DES MORTIERS. *RANGE OF MORTARS.*

*Portata* s'intende anche la distanza a cui si scaglia la palla dai pezzi d'artiglieria.

*Portata intera o a tutta volata.* PORTÉE ENTIÈRE OU TOUTE VOLÉE. *RANDOM-SHOT.*

*Portata di punto in bianco.* PORTÉE DE BUT EN BLANC. *POINT-BLANK RANGE.*

*Essere a portata del cannone.* ÊTRE A PORTÉE DU CANON. *TO LYE WITHIN THE FLIGHT OF SHOT; WITHIN REACH OF etc.*

*A mezza portata.* A DEMI-PORTÉE. *WITHIN HALF-SHOT.*

*A portata di moschetto.* A PORTÉE DE FUSIL. *WITHIN MUSKET-SHOT.*

*A portata di pistola.* A PORTÉE DE PISTOLET. *WITHIN PISTOL-SHOT.*

*A portata della voce.* A PORTÉE DE LA VOIX. *WITHIN HEARING.*

*Alla portata di pistola dall' isola vi è un fondo scandagliato considerabile.* A PORTÉE DE PISTOLET DE L'ILE IL Y A UN BRASSIAGE CONSIDÉRABLE. *WITHIN PISTOL-SHOT OF THE ISLAND THERE IS A CONSIDERABLE DEPTH OF WATER.*

*Tenetevi alla portata della voce da noi.* TENEZ-VOUS A LA PORTÉE DE VOIX DE NOUS. *KEEP WITHIN HAIL OF US.*

*Alla portata di cannone al sopravvento di noi si vedono dei rompenti.* A PORTÉE DE CANON AU VENT A NOUS ON VOIT DES BRISANS. *THERE ARE BREAKERS IN SIGHT TO WINDWARD OF US WITHIN GUN-SHOT.*

PORTELLI, s. m. pl. *Cannoniere. Troniere.* SABORDS. *PORTS.* Sono aperture, di forma ad un dipresso quadrata, che si fanno ne' fianchi della nave, per farvi passare i cannoni. La loro larghezza supera di qualche pollice la loro altezza, per poter puntare più facilmente e dirigere i cannoni a destra ed a sinistra.

Le dimensioni che attualmente si osservano per queste aperture, secondo i diversi calibri, per le distanze dall' uno all'altro, e per l'altezza delle loro soglie sono le seguenti:

| Calibro de' cannoni. | Largh. de' portelli. | Altezza de' portelli. | Distanza di un portello dall' altro. | Altezza delle soglie. |
|---|---|---|---|---|
| | Pied. Poll. | Pied. Poll. | Pied. Poll. L. | Pied. Poll. |
| da 36 | 3. 1 | 2. 8 | 7. 4. — | 2. 2 |
| » 24 | 2. 11 | 2. 7 | 7. 2. — | 2. — |
| » 18 | 2. 9 | 2. 6 | 6. 9. — | 1. 9 |
| » 12 | 2. 8 | 2. 3 | 6. 5. — | 1. 6 |
| » 8 | 2. 3 | 2. — | 6. 3. — | 1. 5 |
| » 6 | 2. 2 | 1. 10 | 6. — — | 1. 4 |
| » 4 | 2. — | 1. 8 | 5. 10. 6 | 1. 3 |

*Portelli della prima batteria.* SABORDS DE LA PREMIÈRE BATTERIE ou DE LA BATTERIE BASSE. *THE GUN-PORTS OF THE LOWER-TIER OF DECK.* Sono le aperture disposte in linea ed a distanze eguali le une dalle altre a babordo ed a tribordo, pei cannoni disposti sul primo ponte.

*Portelli della seconda batteria.* SABORDS DE LA SECONDE BATTERIE. *THE GUN-PORTS OF THE MIDDLE TIER OF DECK, IN A SHIP WITH THREE*

*DECKS, AND THE GUN-PORTS OF THE UPPER-DECK, IN A SHIP WITH TWO DECKS.* Sono le aperture poste in linea o ad eguali distanze le une dalle altre, tanto a tribordo quanto a babordo, pel passaggio de' cannoni che sonò disposti sul secondo ponte o ponte superiore. Questi portelli sono messi a scacco con quelli della batteria bassa, cioè sopra il mezzo degl'intervalli tra i portelli di questa, per dividere lo sforzo e per procurare una miglior connessione all'ossatura della nave.

*Portelli della terza batteria.* SABORDS DE LA TROISIÈME BATTERIE. *THE GUN-PORTS OF THE UPPER-DECK IN A SHIP WITH THREE DECKS.* Sono i portelli aperti pei cannoni disposti sul terzo ponte, nelle navi a tre ponti. Sono situati a perpendicolo sopra quelli della prima batteria, ed in iscacco con quelli della seconda, per la ragione sopra indicata.

*Portelli de' castelli.* SABORDS DES GAILLARDS. *THE GUN-PORTS OF THE QUARTER-DECK AND FORE-CASTLE.* Sono le aperture fatte pel passaggio de' cannoni di calibro minore, che sono disposti sul castello di prora e sul cassero, nelle navi e nelle fregate.

*Portelli di caccia.* SABORDS DE CHASSE. *CHASE-PORTS OF THE UPPER-DECK, AND FORE-CASTLE.* Sono i portelli aperti sul davanti della nave, nella seconda batteria e nel castello di prora, per passarvi all'occasione i cannoni vicini, quando si vuol inseguire o dar la caccia ad una nave nemica.

*Portelli di ritirata.* SABORDS DE RETRAITE. *STERN-CHASES.* Questi sono aperti nella parte posteriore della nave, alla prima e seconda batteria ed al cassero, per passarvi all'occasione de' cannoni, quando si fugge davanti il nemico.

*Portelli di ritirata del primo ponte* (SABORDS DE RETRAITE DU PREMIER PONT), detti anche *portelli di santa Barbara* (SABORDS DE SAINTE BARBE. *GUN-ROOM PORTS*), sono quelli che hanno per loro soglia il dragante, e sono al numero di due in tutte le navi.

I portelli di ritirata della seconda batteria o della gran camera sono chiusi con imposte che si levano al caso di bisogno.

I portelli di ritirata de' castelli sono aperti dietro la camera del consiglio, ed hanno la stessa apertura che le porte che danno ingresso dalla stessa camera nella galleria di poppa: la balaustrata della galleria ha anch'essa, in questo luogo, alcune imposte amovibili che si levano quando bisogna. Questi portelli sono al numero di due.

Quantunque la parola di *portelli* (SABORDS. *PORTS*) sia propria per indicare le aperture destinate al passaggio de' cannoni, i marini però chiamano portelli, per analogia, la maggior parte delle aperture praticate per altri usi ne' fianchi de' bastimenti: così

*Portelli de' remi* (SABORDS DES AVIRONS. *ROW-PORTS*) sono buchi quadri, aperti in alcuni bastimenti maggiori a remi pel passaggio di questi. In questi bastimenti, come gli stambecchi o le barche del Mediterraneo ed in alcune fregate, evvi un portello da remi in ogni intervallo tra due portelli da cannone. Questi portelli si chiudono come gli altri con piccole imposte o *contrapportelli*.

*I portelli delle camere degli ufficiali* (LES SABORDS DES CHAMBRES DES OFFICIERS. SABORDS A JOUR *ou* HUBLOTS. *THE LIGHT-PORTS*) sono buchi quadri, aperti nelle camere degli ufficiali o in altri alloggiamenti nella nave, per darvi lume ed aria.

Chiamasi *portello di carico* (SABORD DE CHARGE. *RAFT-PORT*) una grande apertura quadra, fatta nella parte posteriore di un flauto o altro bastimento da carico, sotto il dragante e nella parte ch'è vicina alla linea d'acqua, ed anche sotto la linea d'acqua in carico, per servire all'imbarco ed allo sbarco più agevole de' pezzi d'alberatura e d'altri legnami, tavole e bordature, la cui lunghezza sarebbe d'ostacolo nell'entrare per le boccaporte. Quando i bastimenti di questa specie sono carichi, chiudonsi esattamente le aperture con imposte di legname, che si ha cura di ben assicurare al di dentro e di calafatare o incatramare per di fuori. Diconsi anche *portelli di riserva* (SABORDS DANS LA CALE POUR EMBARQUER DU LEST. *BALLAST-PORT*).

Diconsi anche portelli, per abuso, i buchi fatti da colpi di cannone o da rocce nel bordo di una nave per combattimento, per naufragio o per altro accidente.

*Portelli* (ÉTAMBRAIS. *PARTNERS*) diconsi ancora da alcuni quelle aperture ne' ponti, per le quali passano gli alberi onde arrivare alla scassa. V. *Mastra. Fogonadura.*

*Amanti de' portelli.* PALANQUINS DES SABORDS. *PORT-TACKLES.* Così chiamansi quelle corde che sono fermate ai maotelletti dei portelli, colle quali si alzano e si sospendono quando si aprono le cannoniere.

PORTO, s. m. PORT. PORT DE MER. *PORT. HARBOUR. HAVEN-SEA PORT* OR *SEA-PORT TOWN.* Luogo vicino alle coste, dove il mare, insenandosi tra le terre, dà un ricovero ai

bastimenti dai venti e dall'agitazione delle onde dell'alto mare, e presenta loro un sito dove possono dar fondo con sicurezza.

Tali siti, essendo preziosi per la navigazione, sono bene stabiliti e popolati ne' paesi civilizzati ove il commercio è in onore: alcuni sono vicini a città principali, dove i marini trovano mezzi di ogni sorta per la costruzione, armo, guernimento ed equipaggiamento de' bastimenti, per carenarli, raddobbarli, ripararli, per prendere un carico e per ispacciare il proprio.

Affinchè un porto sia considerato come eccellente, bisogna ch'egli offra uno spazio vasto, nel quale il fondo sia da per tutto dolce e facile per ancorarsi, come di sabbia o di sabbia mescolata con fango; che la profondità dell' acqua vi sia bastante per tenere a galla i bastimenti; che questa profondità non sia in veruna parte troppo grande; che vi si trovino varie darsene o seni nelle terre, ove si possano più facilmente, ed in un'acqua perfettamente tranquilla, fare i diversi lavori relativi alla carena, raddobbi ed armamenti de' bastimenti: bisogna che l'entrata non sia nè troppo larga nè troppo stretta, onde poter essere difesa da amendue i bordi; che sia libera da scogli; bastantemente tortuosa od obbliqua, onde l'interno sia fuori della vista dall'alto mare. Se le terre che formano il ricinto sono elevate e montuose, i bastimenti vi sono più al coperto da tutti i venti, ed il locale è perfetto. Individuando le condizioni che richiedonsi per formare un porto eccellente, si è quasi fatta la descrizione di quello di Tolone.

Quando si parla di un porto in generale, si comprende col porto propriamente detto anche tutta la rada che gli è vicina.

Il porto interiore, o il porto propriamente detto, è uno spazio di mare ancor più addentro e più strettamente rinchiuso, dove sono stabiliti gli scali, i cantieri, i bacini, i magazzini, le rive murate, le macchine necessarie alla costruzione, ai raddobbi, al carenaggio ed armo delle navi e de' bastimenti.

Chiamasi *gran porto* o *porto dello stato* (GRAND PORT ou PORT DE L'ÉTAT) un porto essenzialmente destinato e stabilito dal sovrano per la costruzione e per l'armo delle navi da guerra.

*Porto mercantile* (PORT MARCHAND. *A HARBOUR FOR MERCHANT SHIPS*) è quello ove gli stabilimenti relativi sono destinati unicamente al commercio, e che sono frequentati dai bastimenti mercantili.

*Porto di marea* (PORT DE MARÉE) è un porto dove non si può entrare nè uscire se non che col flusso, e che dalla marea nel riflusso in parte si lascia in secco: tali sono molti de' porti della Francia sulle coste della Manica. I bastimenti vi restano arrenati a mare basso, almeno in parte.

*Porto di fiume* (PORT DE RIVIÈRE. *A RIVER HARBOUR*) è quello ch'è situato alla sponda di un fiume, in un sito più o meno discosto dall'alto mare, e dove i bastimenti trovano acqua bastante per galleggiare: tali sono i porti di Londra, Bordeaux, Nantes, Pietroburgo, ecc.

*Porto di barra* o *con trave* (PORT DE BARRE. *A HARBOUR WITH A BAR*) è un porto situato allo sbocco di un fiume, dove all' ingresso è una sbarra, cioè un passo meno profondo fatto da deposizioni di torbe sul quale non si può navigare, se non che quando il mare è in pieno flusso, e con tempo favorevole.

Vi sono da' porti formati dalla natura in paesi poco o nulla abitati, e poco frequentati dal commercio, da' quali si giovano i bastimenti al bisogno, per riposare, per battarsi d'acqua, racconciarsi, o per ischivare il cattivo tempo ecc.

*Ufficiali di porto* (OFFICIERS DE PORT) in Francia sono ufficiali di marina incaricati ne' porti de' movimenti delle navi, de' loro ormeggi, guernimenti, e della opportuna vigilanza nel tempo in cui i bastimenti stanno nel porto.

*Capitano del porto* (CAPITAINE DU PORT) è il capo degli ufficiali in un porto dello stato, o quello che in un porto mercantile è incaricato di vegliare al collocamento, alla disposizione e polizia delle navi ancorate nel porto, secondo l'importanza del luogo: egli ha sotto i suoi ordini uno o più luogotenenti di porto ed i piloti.

*Porto franco* (PORT FRANC. *A FREE PORT TOWN*) è un porto nel quale è libero ad ogni mercante di qualsivoglia nazione di scaricare le sue mercanzie, e di caricarle di nuovo, quando non abbia potuto farne vendita, senza pagar alcun diritto d'entrata o d' uscita.

I mercanti hanno questa franchigia nel porto di Genova, vicino al quale vi è una vasta fabbrica, chiamata *porto franco* per la libertà che vi godono le mercanzie, e dove si trovano da' magazzini grandi e comodi per metterle in deposito.

PORTOGHESE, s. f. PORTUGAISE. *LASHING AND CROSSING OF THE HEAD OF SHEERS.* Così chiamasi

una maniera di legare ed allacciare insieme i capi di due bighe o alberetti che servono ne' porti o nelle navi a manovre od operazioni distaccate dalle navi.

Per fare quest' allacciatura si comincia dall' avvicinare l'uno all' altro questi alberetti o bighe e ad incrociarli ad angolo acuto: si attacca sopra uno di essi la corda che dee servire a questa legatura: si fa con la stessa un numero di giri orizzontali, dove le bighe s' incrociano alla loro sommità; indi si fa un numero d' altri giri che incrociano i primi dall' alto al basso sugli altri angoli di questa croce; dopo di che si lega fortemente l' estremità della corda, e ciò che avanza si mette nella massa di tutti que' giri ( Fig. 295 ).

PORTOLANO, s. m. ROUTIER. *A COASTING PILOT OR A BOOK OR COLLECTION OF CHARTS, DRAWINGS etc. OF THE COASTS.* Così sono intitolati alcuni libri di pilotaggio, i quali contengono carte marine, vedute delle coste, osservazioni sopra le ore delle maree, sulle rotte da seguirsi, su i pericoli da schivare nei porti, ne' sorgitori e nelle stazioni, e molte altre cognizioni necessarie ai marini per navigare in certi paraggi.

PORTOLATTO, s. m. VOGUE-AVANT. *STROKESMAN.* E colui che nel bastimento è il primo a vogare e che dà il tempo agli altri che vogano dopo di lui. V. *Voga.*

POSTICCI, s. m. pl. *Aposticci.* APOSTIS. Sono legni che vanno da un capo all' altro della galea, sopra i quali si posano i remi. Ved. *Postizza.*

POSTICCIO si chiama il secondo uomo di quelli che vogano allo stesso remo nelle galee.

POSTO, s. m. POSTE. *BIRTH. STATION.* Sono luoghi stabiliti nelle navi per ciascheduna specie di uomini dello stesso ufficio o condizione.

*Posto de' carpentieri o falegnami.* LE POSTE DES CHARPENTIERS. *THE CARPENTERS BIRTH.*

*Posto de' chirurghi.* LE POSTE DES CHIRURGIENS. *THE SURGEONS BIRTH.*

*Posto de' malati.* POSTE DES MALADES. *THE COCK-PIT.*

*Posto di battaglia.* POSTE DE COMBAT. *QUARTERS.* E il luogo determinato per ciascun uomo ch' è a bordo del bastimento in caso di combattimento, ciò ch' è stabilito con un ruolo nominale, chiamato *ruolo di battaglia.*

*Ognuno al suo posto.* CHACUN A SON POSTE. *EVERY MAN TO HIS QUARTER.* E un comando acciocchè ognuno si rechi al luogo che gli è destinato.

*Posto d' una nave in una squadra o armata navale.* POSTE D'UN VAISSEAU. *STATION OF A SHIP.*

*Nave che abbandonò il suo posto.* VAISSEAU QUI A QUITTÉ SON POSTE. *A SHIP WHICH HAS ABANDONED HER STATION.*

*Nave che ritorna al suo posto.* VAISSEAU QUI REJOINT SON POSTE. *A SHIP CROWDING TO HER STATION.*

*Posto delle ancore.* POSTE DES ANCRES. È il sito dove si mettono nel tempo della navigazione le due ancore principali, le quali si dispongono lungo le parasarchie di trinchetto, ed è perciò che diconsi *ancore di posto.*

*Mettere le ancore a posto.* METTRE LES ANCRES A POSTE. *TO STOW THE BOWER ANCHORS TO THE BOW.*

*Posto de' soldati* è il luogo dove hanno a stare i soldati per combattere e per riposare.

POTENZA ( s. f. ) *delle drizze. Bittone. Maimone.* CHAUMARD. *KNIGHT-HEAD OF THE GEARS.* V. *Bittone.*

POZZO, s. m. PUITS. *WELL.*

*Pozzo d' acqua o cisterna.* PUITS D'EAU ou CITERNE. Chiamansi *pozzi* e *cisterne* certe casse quadrate di legno ben forti e ben calafatate, che si dispongono in alcune navi dell' Indie, per contenere la provvigione d'acqua che vi si conserva bene, e meglio che nelle botti. Si potrebbero trovare i mezzi per impiegare utilmente questa industria, collocando nella stiva delle navi da guerra ed in altre che fanno lunghi viaggi, due o tre pozzi si fatti con piccole boccaporte per riempirle, ed una piccola tromba per estrarne l' acqua. Si guadagnerebbe molto spazio; si avrebbe acqua migliore ed in maggior quantità, e la spesa sarebbe molto minore di quella delle botti.

Il calcolo fatto per una nave di settantaquattro cannoni dimostra che se si mettesse la provvista d' acqua per sette mesi in tre pozzi di nove in dieci piedi di lato, e alti come tutta la stiva, si guadagnerebbe, a confronto dello spazio occupato dalle botti, uno spazio equivalente almeno a cento botti; si avrebbe maggior libertà nei compartimenti; l' equipaggio sarebbe alloggiato con più di salubrità; si potrebbe imbarcare una maggior quantità di altri effetti utili; si risparmierebbe la spesa considerabile del bottume; l' acqua sarebbe meglio conservata; in una parola, ne risulterebbero vantaggi inapprezzabili.

Ma questa disposiziona che in apparenza è così vantaggiosa, presenta della difficulta nella pratica e nell' esecuzione. La prima riguarda la conservaziona dell' acqua: si tema che, aprendosi qualche commessura della cassa ne' grandi moti di rullio e di beccheggio, l' acqua non esca per questa via e non si spanda nella stiva. Quest' inconveniente si può schivara, foderando di piombo i pozzi o le casse.

Il secondo inconveniente ha relazione alla sicurezza della nave. Quando una parta dell' acqua di un pozzo sarà votata, il restante dell' acqua, ne' moti di rullio, si porterà verso il fianco inclinato a vi farà un aumento di peso dalla parte di sottovento, lo che può compromettera la sicurezza della nave. Quando una parte considerabile della provvigione d' acqua sarà consumata, la nave essendo molto più leggiera, non sarà più a quella linea d' acqua o di galleggiamento che più le conviene.

Si schiverà quest' inconveniente maggiore facendo le casse o i pozzi di acqua molto più alti cha larghi, dispoendone cioque in vece di tre: se ne voterà da principio uno interamente, e vi si sostituirà altrettanta acqua di mare per il rimanente della campagna, onde conservare alla nave, a un dipresso, il suo stesso peso in ogni tempo. Resti questa idea all'esame ed alla discussione, e si raccomandi all' attenzione de' marini e dei costrutori più distinti.

Alle Indie queste casse o pozzi d' acqua sono fatte di tavoloni di legno di tec, grossi quattro pollici. V. *Legname*.

**POZZO** *delle trombe. Pozzo di una nave.* Archi-pompe. Puits d'un vaisseau. Sentine. *The pomp-well.* E un ricioto quadrato, fatto di tavole inchiodate ad otto stanti in tutta l'altezza della stiva della nave, al piede dell'albero di maestra, per rinchiudere le trombe e metterle al sicuro, onde non siano danneggiate o disordinate dai movimanti degli effetti che trovansi nella stiva, e per poterle visitare sempre che occorra. La commessure di queste tavole sono bene calafatate, onde le acque del fondo della nave che riduconsi a questo sito, e le bisce si comunichino alle trombe senza penetrare nel rimanente della nave, quand' ancha sorpassassero il livello del tavolato che si fa nel fondo della stiva. La scassa o miochia dell' albero di maestra è chiusa in questo pozzo: nel pozzo stesso si cala un piombo o ferro mediante un filo graduato, chiamato *scandaglio della tromba* (Sonde de pompe. *Sounding-rod of a pump*), per conoscere la quantità di acqua che si trova nella nave, a per sapera quanto si affranchi quando, essendovi delle falle, la tromba lavora.

La navi da guerra hanno un pozzo di trombe ancha all' albero di mezzana, il quala cuotiene due trombe. Questo pozzo attraversa dall'alto al basso il deposito del pane e quello della polvere; e vi si passa un fanale quando si vuol oparare nel deposito dalla polvere, dove arriva il lume per una invetriata praticata ad un lato del pozzo della tromba.

**PRAMA**, s. f. Prame. *A pram or a sort of lighter. Also, a sloop of war moonted with one tier of heavy guns.* È un bastimento a fondo piatto con tre chiglie, che pesca poco ed è opportuno per navigare nei fiumi a lungo la coste dove sono bassi fondi. Si sono costruiti in Francia su questo principio alcuni bastimenti da guerra che portavano venti cannoni o più, del calibro di ventiquattro ed anche di trentasei.

**PRATICA**, s. f. Pratique. Così chiamasi la permissione che si dà a coloro cha giungono da paesi sospetti di peste o di altre malattia contagiose, di avere commercio libero con gli abitanti del porto o della città a cui arrivano, dopo d' aver fatta la quarantena prescritta dalle autorità del luogo.

*Avere la pratica.* Pratiquer. *To have a free intercourse.*

*Dare o negare la pratica* significa l' ammettere liberamente o non ammettere nelle città, nei porti e sioili le persone o le mercanzia in occasione di sospetto di contagio.

**PRATICO**, s. e add. Pratique. Etre pratique d'un lieu, d'un port, d'une cote etc. *To be a good pilot for a certain place. To be acquainted with the bearings and soundings etc. of a particular shore.* Si dice di un piloto o ufficiale marino, per significare ch' egli fece più viaggi in certi luoghi o paraggi, e ch' egli ha cognizione de' fondi, de' sorgitori, de' venti cha vi regnano più ordinariamente, sicchè è in istato di dirigere la rotta d' un bastimento a schivare i pericoli.

S' imbarca talvolta uno di tali ufficiali col titolo di *ufficiale pratico.* (Officier pratique).

**PREMEZZANO**. V. *Paramezzale*.

**PREMIO** (s. m.) *di sicurta.* Prime d'assurance. *Premium of insurance.* È quello che si paga per l' assicurazione fatta della mercanzie e

del bastimento dopo uo viaggio, come si stabilì nel contratto. V. *Assicurare. Sicurta.*

PRENDERE, v. a. PRENDRE. *To TAKE.*

*Prendere un bastimento a rimurchio.* PRENDRE ON BATIMENT A LA REMORQUE. *To TAKE A VESSEL IN TOW.* V. *Rimurchio.*

*Prendere ancoraggio.* PRENDRE ANCRAGE. *To ANCHOR OF CAST ANCHOR.* Sigoifica ancorarsi, gittare l' aocora.

*Prendere il carico o la cura di un bastimento.* PRENDRE CHARGE D'ON BATIMENT. *To TAKE CHARGE OF A SHIP.*

*Prendere o pigliare coccia.* PRENDRE CHASSE. *To STAND AWAY FROM A VESSEL IN A FIGHT.* Significa foggire dinanzi al nemico.

*Prendere cognizione della terra.* PRENDRE CONNOISSANCE DE TERRE. *To MAKE THE LAND DISTINCTLY.*

*Prendere dell' aria.* PRENDRE DE L'AIR. *To GATHER WAY.* E guadagnar cammino.

*Prendere dei segnali.* PRENDRE DES AMERS. *To TAKE MARKS ON THE SHORES.*

*Prendere delle distanze.* PRENDRE DES DISTANCES. *To TAKE LUNAR OBSERVATIONS.*

*Prendere de' prigionieri a bordo.* PRENDRE DES PRISONNIERS A SON BORD. *To TAKE ON BOARD PRISONERS.*

*Prendere de' rilievi.* PRENDRE DES RELÈVEMENS. *To TAKE BEARINGS.*

*Prendere, pigliare terzeruoli.* PRENDRE DES RIS. *To REEF OF TAKE IN REEFS.*

*Prendere delle volte nelle sue gomone.* PRENDRE DES TOURS DANS SES CABLES. *To TAKE TURNS IN THE HAWSE.*

*Prendere della zavorra.* PRENDRE DU LEST. *To TAKE IN BALLAST.*

*Prendera della gente a bordo di un bastimento.* PRENDRE DU MONDE A BORD D'UN BATIMENT. *To TAKE MEN IN TO A SHIP.*

*Prendere altezza.* PRENDRE HAUTEUR. *To TAKE AN OBSERVATION OF THE SUN'S MERIDIAN ALTITUDE.*

*Prendere la boa.* PRENDRE LA BOUÉE. *To GET HOLD OF THE BUOY.*

*Prendere, fare la guardia.* PRENDRE LA GARDE. *To TAKE CHARGE OF THE DECK IN HARBOUR.*

*Prendere l' onda di presenza.* PRENDRE LA LAME DEBOUT. *To BOW THE SEA.*

*Prendere la mareo di treverso.* PRENDRE LA MARÉE EN TRAVERS. *To TAKE THE TIDE ON THE BEAM.*

*Prendere, fare lo scandaglio.* PRENDRE LA SONDE. *To STRIKE SOUNDING.*

*Prender lingua.* PRENDRE LANGUE. *To GET INTELLIGENCE.*

*Prendere il comando di un bastimento o di una squadra.* PRENDRE LE COMMANDEMENT D'UN BATIMENT OU D'UNE ESCADRE. *To TAKE THE COMMAND OF A SHIP OF OF A SQUADRON.*

*Prendere il largo.* PRENDRE LE LARGE. *To STAND OUT TO SEA. ALSO, TO SHEER OFF.* È andare nel mare ampio, e lungi dalla terra.

*Prendere il quarto.* PRENDRE LE QUART. *To TAKE CHARGE OF THE WATCH AT SEA.* È entrare nel suo quarto o nella sua guardia.

*Prendere le mure a babordo o a tribordo.* PRENDRE LES AMURES A BABORD OU A TRIBORD. *To HAUL UPON THE STARBOARD OF THE LARBOARD TACK.*

*Prendere i rilievi, il disegno di un' isola, di uno costa ecc.* PRENDRE LES RELÈVEMENS D'UNE ILE, D'UNE COTE etc. *To SURVEY AN ISLAND, A COAST etc.*

*Prendere gli scandagli di una baja, di un canale ecc.* PRENDRE LES SONDES D'UNE BAIE, D'UNE PASSE etc. *To TAKE THE SOUNDINGS OF A BAY, A CHANNEL etc.*

*Prendere i venti alisei.* PRENDRE LES VENTS ALISÉS. *To GET INTO THE TRADE WINDS.* È approfittare del tempo io cui spiraoo.

*Prender possesso di una presa.* PRENDRE POSSESSION D'UNE PRISE. *To TAKE POSSESSION OF A PRIZE.*

*Prender posto nella linea*, anche fuori del luogo assegnato. PRENDRE POSTE DANS LA LIGNE. *To GET INTO THE LINE OF BATTLE, WITHOUT REGARD TO STATION.*

*Prendere il suo posto nella linea.* PRENDRE SON POSTE DANS LA LIGNE. *To GET INTO ONE'S STATION IN THE LINE.*

*Prendere, cominciare la quarantena, la contumacia.* PRENDRE QUARANTAINE. *To COMMENCE QUARANTINE.*

*Prendere la sua artiglieria, la sua polvere.* PRENDRE SON ARTILLERIE ET SES POUDRES. *To TAKE ON BOARD THE GUNS AND POWDER.*

*Prendere il sua punto di partenza.* PRENDRE SON POINT DE DÉPART. *To TAKE ONE'S DEPARTURE.* V. *Partenza.*

*Prender, toccar terra.* PRENDRE TERRE. *To TOUCH AT ANY PORT OF PLACE.*

*Prendere un bastimento per l' anca o per la grua.* PRENDRE UN BATIMENT PAR LA HANCHE OU PAR LE BOSSOIR. *To LAY UPON A SHIP'S QUARTER OF BOW, SO AS TO BE ABLE TO ANNOY HER WITHOUT BEING MUCH EXPOSED TO HER FIRE.* È un modo di attacco che espone meno al fuoco del nemico.

*Prendere un carico.* PRENDRE UN CHARGEMENT. *To TAKE IN A CARGO.*

*Prendere un nolo.* PRENDRE UN FRET. *TO TAKE A FREIGHT.*

*Prendere un ancoraggio.* PRENDRE UN MOUILLAGE. *TO TAKE UP AN ANCHORAGE.*

*Prendere un piloto.* PRENDRE UN PILOTE. *TO TAKE A PILOT.*

*Prendere uno volta con una manovra.* PRENDRE UN RETOUR AVEC UNE MANŒUVRE. *TO TAKE A TURN WITH A ROPE, FOR THE PURPOSE OF HOLDING ON.* Ciò si fa per fermarla a qualche punto stabile.

*Prendere un ormeggio, un' amarra.* PRENDRE UNE AMARRE. *TO TAKE IN A MOORING.*

*Prendere uno barco a bordo.* PRENDRE UNE EMBARCATION A BORD. *TO TAKE A BOAT BELONGING TO THE SHIP.*

*Abbiamo preso due bastimenti mercantili ed uno corsale.* NOUS AVONS PRIS DEUX BATIMENS MARCHANDS ET UN CORSAIRE. *WE HAVE TAKEN TWO MERCHANT-MEN AND A PRIVATEER.*

*Il bastimento è ben preso.* LE BATIMENT EST BIEN PRIS. *THE SHIP WILL CERTAINLY STAY.*

*Prendere in faccia.* PRENDRE VENT DEVANT. *HEAD TO WIND.* Questo si dice quando il vento viene diritto contro il davanti del bastimento; il che accade in molti casi trovandosi alla vela, o che il timoniere abbia mal governato, o che il vento salti d'un tratto e si *rangi* sul davanti, o finalmente per forza delle correnti. Questo è ciò che si chiama *pigliare in faccia o far cappello* ( FAIRE CHAPELLE. *TO CHAPED A SHIP* ). Ciò si fa anche appostatamente quando si vuol virare di bordo, ed in questo caso si dice *pigliare il vento in faccia* ( DONNER VENT DEVANT. *TO STAY A SHIP OR TO BRING A SHIP IN STAYS* ), per indicare il momento nel quale per mezzo del timone si fa presentare la prua diritta al vento, per averlo in seguito sull'altro bordo, continuando a virare, e mutando di lato le mure delle vele.

*Prendere o pigliar posto.* PRENDRE POSTE. *TO TAKE A STATION.* E disporsi col bastimento nel luogo dove si vuole che sia ancorato e ormeggiato.

*Prendere o pigliar porto.* PRENDRE PORT. ENTRER *ou* MOUILLER DANS UN PORT. *TO TAKE HARBOUR.* Vuol dire ridursi nel porto.

*Prendere due capi con la bussola* è cercare col mezzo di due luoghi lontani il vento e la strada che conduce il bastimento all'uno e all'altro, e la distanza che vi è tra di esso e i detti luoghi.

*Pigliar volte* è tornare indietro e mutar cammino.

*Si dice che l' imboscata sia presa.* ON DIT QUE L'EMBUSCADE EST PRISE. *IT IS SAID THAT THE AMBUSCADE IS TAKEN.*

*La barche di carbone sono prese dai diacci.* LES BATIMENS CHARBONNIERS SONT PRIS PAR LES GLACES. *THE COLLIERS ARE FROZEN UP.*

*Il fiume è egli preso dal diaccio?* LA RIVIÈRE EST-ELLE PRISE? *IS THE RIVER FROZEN?*

*La trombo ho preso.* LA POMPE EST PRISE. *THE PUMP IS FETCHED.* Vuol dire che si è avviata.

*Il nostro centro preso dalla bonaccia non ha potuto sostenere la vanguardia che combatteva.* PRIS DE CALME, NOTRE CORPS DE BATAILLE NE PUT SOUTENIR L'AVANT-GARDE QUI COMBATTOIT. *BEING BECALMED, OUR CENTRE COULD NOT SUPPORT THE VAN THAT WAS ENGAGED.*

*Noi abbiamo preso la vostra corvetta per una fregata.* NOUS PRIMES VOTRE CORVETTE POUR UNE FRÉGATE. *WE TOOK YOUR SLOOP FOR A FRIGATE.*

*Prendendo le mure a babordo, abbiamo guadagnato il largo nella notte.* PRENANT LES AMURES A BABORD, NOUS GAGNAMES LE LARGE POUR LA NUIT. *HAULING UPON THE LARBOARD TACK, WE GAINED OFFING FOR THE NIGHT.*

*Prendere un rombo verso l' Inghilterra.* PRENDRE SON COURS VERS L'ANGLETERRE. *TO STAND ON THE COURSE TO ENGLAND.*

*Prendete due terzaruoli alle due gabbie.* PRENEZ DEUX RIS DANS CHAQUE HUNIER. *TAKE TWO REEFS IN THE FORE AND MAIN TOPSAILS.*

*Oh dello gabbia di mezzana? prendi tutti i terzeruoli di contrammezzana.* HO DE LA HUNE D'ARTIMON? PRENDS TOUS LES RIS AU PERROQUET DE FOUGUE. *MIZEN TOP THERE-CLOSE REEF THE MIZEN TOPSAIL.*

PRESA, s. f. PRISE. *A PRIZE.* È un bastimento preso sul nemico, o anche sopra uno che dica d' essere neutrale e non lo sia, essendo in contravvensione delle leggi di guerra la spedizione finta, mentr' è caricato ed armato per conto dell' inimico.

Nessun bastimento ha diritto di fare prese sul mare, fuori di quelli di guerra, o dagli armatori e corsali i quali abbiano una commissione dichiarata dal loro sovrano, che chiamansi *lettere di marco* ( LETTRES DE MARQUE ) o di *rappresaglia* ( DE REPRÉSAILLE ). Deesi però eccettuare il caso in cui un bastimento mercantile fosse attaccato da un nemico. In questo caso, ancorchè non fosse munito di lettere di marco, la difesa, ed in conseguenza la presa, se si può fare, dell' aggressore è di diritto naturale. Quando una presa è condotta al

perto, prima di essere venduta e divisa, debb' essere giudicata da un tribunale per ciò stabilito dal sovrano. Questi tribunali hanno forme diverse appresso le nazioni. In Francia si ebbe nel tempo di più guerre un *consiglio delle prese*, il quale giudicava in prima istanza, salva l'appellazione (e in ultima sentenza al consiglio di stato, che in questo caso prendeva il titolo di consiglio regio delle prese) dai giudizj che si davano in prima istanza all' ammiralità del luogo al quale era condotta la presa. Chardon pubblicò un' opera intitolata *Codice delle prese*.

Un bastimento è o non è di buona presa, secondo il giudizio che viene pronunciato dai tribunali. Quando il giudizio è favorevole a quelli che fecero la presa, il prodotto netto della vendita del bastimento e delle mercanzie di cui era carico, è diviso in un certo numero di parti che si distribuiscono tra gli ufficiali e l'equipaggio delle navi che fecero la presa, secondo certe regole e proporzioni stabilite per ciascuno grado, in conformità delle leggi delle prese. La somma che tocca a ciascuno si chiama *la sua parte* o *le sue parti di presa*. SA PART ou SES PARTS DE PRISE. *Prize-money*.

Nelle prese fatte dai corsali si dà una certa parte agli armatori per le spese dell' armo, le quali per lo più sono pareggiate con un certo numero d'azioni, e per ricompensare le fatiche e le cure di quelli che fecero l' armo; tutto secondo le regole e convenzioni fatte prima della partenza tra essi e gli equipaggi.

*Fare una o più prese*. FAIRE UNE ou PLUSIEURS PRISES. *To make prizes* or *to take ships from the enemy*.

*Riscattare una presa*. RANÇONNER UNE PRISE. *To ransom a prize*.

*Ammarinare una presa*. AMARINER UNE PRISE. *To man a prize*.

PRESE (s. f. pl.) *dell' ancora*. *Le orecchie dell' ancora*. LES TENONS. LES TOURILLONS. *The nuts*. V. *Ancora*.

PRESENTARE, v. a. e n. PRESENTER. *To lie up*.

*Questo bastimento presenta due quarti al vento più del nostro* (CE BATIMENT PRÉSENTE DE DEUX QUARTS PLUS AU VENT QUE NOUS. *That vessel lies up two points to windward of us*), cioè intacca il vento a due rombi più del nostro.

*Noi presentiamo al Nord Est quarta di Nord*. NOUS PRÉSENTONS AU NORD-EST QUART DE NORD. *We look up North-East by North*. E per indicare la preciso direzione della rotta.

*Presentare all' onda*. PRÉSENTER A LA LAME. *To bow the sea*. Significa affrontar l' onda con la prua.

*Presentare i cannoni ai portelli*. PRÉSENTER LES CANONS AUX SABORDS. *To place the guns in the ports, ready for running out*. E tenerli pronti per metterli fuori.

*Presentare il fianco, il traverso della nave*. PRÉSENTER LE TRAVERS. *To shew the broadside* or *length of the ship*.

*Presentare un albero di gabbia o di pappafico*. PRÉSENTER UN MAT DE HUNE ou DE PERROQUET. *To get a topmast* or *top-gallant mast up and down, ready for pointing through the cap*. Vuol dire approntarli per disporli al loro luogo.

*Presentar un majero, uno scarmo ecc*. PRÉSENTER UN BORDAGE, UNE ALONGE etc. *To offer a plank, a futtock, to the place for which is intended, to see whether it fits*. È presentare nella costruzione un pesso al luogo cui è destinato per vedere se corrisponde.

PRODA. V. *Prora*.

PRODANO, s. m. *Straglio*. ÉTAY. STAY. È una sorta di fune che dalla banda dinanzi della nave sostiene l' albero contro la forza dei venti. V. *Straglio*.

*Prodano* è anche la fune con la quale si inalbera e si disalbera l' albero maestro.

PRODIERO, s. m. RAMEUR ou GARDE DE L'AVANT. *A prow-man; he that rows at the prow of a boat* or *ship*. È quegli che rema in proda o che ha cura della prua.

PROEGGIARE, v. a. *Prodeggiare*. Significa camminare contro il vento.

PROFONDARE (v. a.) *un porto*. *Scavare un porto*. CREUSER UN PORT. *To clear a harbour*. V. *Macchina*.

PROLUNGARE (v. a.) *il bastimento*. Significa accomodarlo e disporlo per la lunghezza del suo corpo appresso un bastimento che si attacca per combatterlo meglio. V. *Sprolungare*.

PROMONTORIO, s. m. PROMONTOIRE. CAP. *Promontory; a mountain, hill* or *any high ground running out a great way into the sea*. È un monte o una punta alta di terra che sporga in mare.

PRONTO, add. PARÉ, DÉGAGÉ. *Clear, ready*.

*Pronto a virare*. PARÉ A VIRER. *See all clear to go about, ready about*. È un comando.

PROPOSTO, s. m. PRÉVOT D'ÉQUIPAGE. *Loblolly or board french men of war, who is also employed to inflict punishement on the crew*. È un uomo dell' equipaggio che

ha l'incombenza di fare scopare il vascello e di castigare i delinquenti.

*Proposto di marina.* PRÉVOT DE LA MARINE. Chiamavasi con questo nome nell' antica disciplina della marina un ufficiale di giustizia incaricato d' inseguire i delitti ne' porti e arsenali di marina, e di fare i processi criminali di quelli ch' erano sotto la di lui giurisdizione: soprattutto era egli incaricato di sopravvegghiare i forzati. Questo impiego è a un dipresso quello che attualmente si esercita dal *Commissario auditore di marina.* COMMISSAIRE AUDITEUR DE LA MARINE.

PROPRIETARIO ( s. m. ) *d'un bastimento.* PROPRIÉTAIRE D'UN BATIMENT. *The owner of a ship.*

PRORA, s. f. *Prua. Proda.* Ven. *Prova.* PROUE. L'AVANT. *The prow or beak. Also, the head or fore-part of a ship.* In generale è la parte anteriore della nave, la faccia anteriore che si presenta allo spettatore posto fuori della nave e dinanzi ad essa. È sostenuta dalla ruota che sporge ed è la prima che solca il mare.

Questa parte è decorata nelle navi da guerra di varj ornamenti e sculture che sporgono in fuori, e chiamasi *lo sperone* della nave. V. *Sperone.*

*Castello di prora.* CHATEAU DE PROUE. GAILLARD D'AVANT. *Fore-castle.* V. *Castelli.*

*Porte di prua.* PORTES DE PROUE.

*Prua che ha molto slancio.* AVANT FORT ÉLANCÉ. *A flaring bow.*

*Prua piena.* AVANT RENFLÉ. AVANT JOUFFLU. *Bluff bow.*

PROSPERO, add. FAVORABLE. HEUREUX. PROPICE. *Prosperous. Favorable. Lucky.* È lo stesso che favorevole, secondo. Vento prospero. Viaggio prospero.

PROVA. Voc. Ven. V. *Prora.*

PROVA ( s. f.) *di fortuna.* PROCÈS VERBAL FAIT PAR LE CAPITAINE ET L'ÉQUIPAGE DU VAISSEAU. *Protest.* È il processo che si fa sulla relazione del capitano e dell' equipaggio, per riconoscere se l'avaria sofferta dal bastimento fu per burrasca o per altro motivo.

PROVESE (Ven.), s. m. AMARRE QUI TIENT UN VAISSEAU PAR LE TRAVERS OU PAR SON FLANC. *Breast-fast.* È una corda che si manda a terra per legarla ai morti sulla viva.

PROVVEDITORE ( s. m. ) *di una nave.* MAITRE D'ÉQUIPAGE. È un officiale cui incumbe lo approvvigionamento di tutto ciò ch' è necessario all' equipaggio, all' attrazzatura ed al carenaggio ecc. della nave.

PRUA, s. f. PROUE. V. *Prora.*

PRUEGGIO, s. m. MANŒUVRE PAR LAQUELLE ON DIRIGE LA PROUE. È il maneggio e schermo della prua per ischivare qualche pericolo.

PRUINA, s. f. GIVRE. BRUINE. GELÉE BLANCHE. *White frost. Hoar frost.* È una rugiada congelata. V. *Brina.*

PULEGGIA, s. f. POULIE. *Pulley.* È una girella da taglie e carrucole. V. *Taglia. Girella. Bozzello.*

PULENA. V. *Polena.*

PULMONARA, s. f. È la galea che serve per infermeria, mentre sta in porto, già dimessa e non più atta alla navigazione.

PUNTA, s. f. *Capo.* POINTE. *Fore-land or point.* È una lingua di terra che si prolunga in mare, meno avanzata però e sporgente, e meno alta ed elevata di un capo o promontorio.

*Punta di terra.* POINTE DE TERRE. *Fore-land point.*

PUNTALE (s. m.) *della nave.* CREUX DU VAISSEAU. *The depth or hold of the ship.* S'intende l' altezza della nave nel suo interno. Una nave ha tanti piedi di puntale, cioè di altezza, presa dalla coverta o dal ponte superiore alla chiglia. V. *Incavo.*

PUNTAMENTO, s. m. POINTAGE. È l' arte di puntare le rotte di un bastimento, cioè di determinare nelle carte marine il luogo nel mare dove egli è arrivato. Si dà lo stesso nome all' operazione grafica o descrittiva, che s'istituisce sulle carte per situare questo luogo o punto, con quella precisione che si può combinare con la variazione dello basi sopra le quali essa è stabilita. V. *Puntare* e *Punto.*

PUNTARE, v. a. POINTER. *To prick the chart; to prick off the ship on the chart.* È fare sulle carte marine le operazioni necessarie per determinare sul mare il punto al quale è pervenuto il bastimento, dopo una corsa nota per le osservazioni istituite nel tempo del viaggio.

*Puntare il cannone.* POINTER LE CANON. *To take aim. To direct or point the gun to its object.* Significa dirigere il cannone al punto che si divisa di colpire con la palla, girandolo a destra ed a sinistra, elevandolo ed abbassandolo coi guanciali e coi conj di mira.

*Puntare il cannone per colare a fondo.* POINTER A COULER BAS. *To aim at sinking an enemy's ship.* È dirigere il cannone per colpire la nave nemica a fior d' acqua, per farla colare a fondo se non tura prontamente i buchi.

*Puntare il cannone per disalberare il nemico. Tirare agli alberi* (POINTER A DÉMATER. *To*

*AIM AT DISABLING THE SHIP'S MASTS* OR *RIGGING*), dirigendo i colpi poco sopra il livello de' castelli.

PUNTAZZA, s. f. SABOT. LARDOIR ou LARDIÈRE. *AN IRON POINT*. È una punta di ferro con certe lamine stiacciate, colla quale si arma l'estremità dei pali che si ficcano nel terreno per fondamenti, ripari o simili. Ven. *Cospo*.

PUNTE ( s. f. pl. ) *dei vasi* o *delle colonne*. EPONTILLES. COLOMBIERS. *POPPETS, SPURS AND DRIVERS OF A CRADLE*. Sono i puntelli delle navi in cantiere. V. *Varare*.

PUNTELLARE. V. *Appuntellare*.

PUNTELLO, s. m. EPONTILLE. *A STANCHION*, *PROP* OR *SHORE*. Così chiamansi i legni posti verticalmente o inclinati per reggere qualche cosa.

*Puntelli* o *puntali* o *colonne tra i ponti*. ÉPONTILLES DES ENTREPONTS. *STANCHIONS BETWEEN DECKS* OR *PILLARS*. Servono questi a sorreggere i ponti e pesi caricati sopra di essi. Que' puntelli tra questi che sono vicini all'argano, sono amovibili per rizzarli quando si vira all'argano, e per abbassarli dopo, onde rendere più libero lo spazio tra i ponti.

*Puntelli* o *puntali di stiva*. EPONTILLES DE LA CALE. *PILLARS* OR *STANCHIONS OF THE HOLD*. Sono pezzi forti quadri posti verticalmente sopra il paramezzale, le cui sommità sorreggono i bagli del primo ponte nei luoghi dove questo è caricato de' maggiori pesi. Sono fortissimi dove posa il piede dell'albero di mezzana e l'argano grande, come ancora per sostenere le corsie e i bagli che formano le mastre e i mezzanili delle boccaporte. A questi puntali delle boccaporte si fanno alcune intaccature laterali che servono di scale per discendere e ascendere coll'ajuto di una corda.

PUNTO, s. m. POINT. *DAY'S WORK*. Nel pilotaggio o sia nell'arte della navigazione *fare il punto* o *puntare la carta* (POINTER LA CARTE ou FAIRE LE POINT. *TO PRICK THE SHIP'S PLACE; TO DO A DAY'S WORK*) è determinare il punto nella superficie del mare, al quale è arrivato il bastimento dopo una corsa o rotta di cui è nota la lunghezza e la direzione. Quando questa determinazione non è esatta, essa si rettifica, e allora si dice che si *corregge il punto*. La posizione di questo punto non è qualche volta se non che *di stima* e approssimante, e il punto vero del bastimento è avanti o dopo il *punto stimato*. Allora si dice che il bastimento è *avanti* o *dopo il punto* (EN AVANT ou EN ARRIÈRE DU POINT. *AHEAD* OR *A-STERN OF ONE'S RECKONING*). Siccome poi il computo della posizione di questo punto si fa giornalmente sul bastimento all'ora del mezzogiorno; così talvolta si denomina *il punto del mezzodì* (LE POINT DE CHAQUE MIDY. *DAY'S WORK*). Nello stesso senso si denomina *punto di partenza* (POINT DE PARTANCE. *THE PLACE FROM WHICH A SHIP TAKES HER DEPARTURE*) quello che si è scelto allontanandosi da una costa, onde serva di termine estremo della corsa che dee fare il bastimento: e poichè ogni giorno al mezzodì si considera che il prolungamento della corsa non sia se non che una nuova rotta la quale cominci a quell'ora per terminare al mezzodì susseguente; così il nome relativo di punto di partenza si dà a ciascuno di que' punti dai quali si parte ogni mezzodì, e quello di *punto d'arrivo* (POINT D'ARRIVÉE. *ARRIVAL PLACE FROM HENCE A SHIP TAKES HER DEPARTURE*) al punto della superficie del mare nel quale si trova il bastimento nel mezzodì susseguente. I navigatori segnano il punto per mezzo del quartiere di riduzione, o pure calcolando direttamente le parti dei triangoli che servono a determinare la corsa parziale del bastimento, tanto in latitudine come in longitudine, e allora si dice che si punta la carta o *col quartiere* (A L'AIDE DU QUARTIER. *PLANE SAILING*), o per mezzo dei seni. Si fa lo stesso sulle carte quando si segnano sopra di esse i triangoli i quali servono a determinare il punto d'arrivo del bastimento con i dati sopra indicati.

*Punto* o *centro velare*. POINT VÉLIQUE. Nell'arte della manovra si denomina punto velico il punto d'intersezione della risultante delle resistenze parziali che l'acqua oppone agli elementi superficiali della carena del bastimento, con la linea verticale elevata dal suo centro di gravità. Questo punto è il limite sopra il quale non si può senza pericolo stabilire l'incontro della risultante delle forze esercitate dal vento sulle vele spiegate nello stesso bastimento.

*Marcare il punto sulla carta* o *puntare la carta*. MARQUER SON POINT SUR LA CARTE ou POINTER LA CARTE. *TO PRICK THE SHIP'S PLACE ON A NAUTICAL CHART*.

*Punto di partenza*. POINT DE PARTANCE. *PLACE OF DEPARTURE*. V. *Partenza*.

*Punto*, misura di lunghezza; la duodecima parte di una linea, o la 144 di un pollice.

PUNTI ( s. m. pl. ) *cardinali dell'orizzonte*. POINTS CARDINAUX. *CARDINAL POINTS*. Chiamansi così i punti di Nord, Sud, Levante e Ponente equinoziale.

*Punti collaterali.* POINTS COLLATÉRAUX ou LATÉRAUX. *LATERAL POINTS.* Il Ponente e il Levante estivi e jemali.

*Punti verticali.* POINTS VERTICAUX. *VERTICAL POINTS.* Lo zenit o il nadir; punti che sono nell'asse terrestre verticale all'orizzonte che passa pel luogo dello spettatore.

PUNTONE, s. m. *Pontone.* PONTON. *A SORT OF LIGHTER.* Il puntone propriamente detto è un gran battello molto solido, piano di sotto, e che ha amendue i suoi fianchi diritti a piombo, cioè la forma di un parallelepipedo. Non serve se non che nell' interno de' porti per sostenere e trasportare grossi pesi per uso dell'armo e disarmo delle navi, come cannoni, ancore, ferri ecc. Si fanno andare da un luogo all' altro del porto, rimurchiandoli per mezzo d' un gherlino o di un' ansiera. I pontoni servono qualche volta a sollevare una nave investita o colata a fondo; a somministrare in generale un punto d' appoggio in un sito del porto o della rada, dove se ne abbia bisogno per qualche operazione che richieda uno sforzo meccanico grande; a facilitare la manovra per varare o lanciare una nave in mare ecc.; perciò sono muniti di argani, paranchi, cavi ecc. L' albero che hanno non serve già a portare la vela, ma solamente a dare un punto d' appoggio a delle caliorne e manovre, secondo l' esigenza del caso ( Fig. 268 R ).

*Puntone da carenaggio.* PONTON POUR LE CARÉNAGE. *A PONTOON FOR CAREENING OR DELIVERING SHIPS.* Questa sorta di puntone si adopera particolarmente a Tolone e nei porti del Mediterraneo, e serve ad abbattere le navi per carenarle. La figura 268 s rappresenta uno di questi puntoni, con una nave abbattuta verso di esso.

I puntoni di questa specie si fanno con navi da guerra vecchie che si spianano, levando tutta la costruzione sino al primo ponte e lasciando loro nel mezzo una parte del secondo, per farvi una specie di ricovero e di magazzino per paranchi, caliorne e cavi: alle due estremità di questa parte del puntone: sono piantati due alberi, i piedi de' quali sono fermati nella stiva del pontone, e le testate sono legate insieme con più giri di corde. Questi alberi servono a dare un punto fermo alle caliorne che servono ad inclinare e a rilevare la nave.

Il puntone è guernito nella sua lunghezza e sopra amendue i suoi piani di molti argani, di forti caliorne e paranchi stabiliti sui fianchi del bastimento, per dare dei mezzi meccanici, onde mettere le navi sul loro fianco o abbatterle, per iscoprirne le parti immerse, ciò che si fa nel modo seguente.

Quando si vuole abbattere una nave verso un puntone, sia per carenarla sia per raddobbarla, si fanno alcuni preparativi. Supponiamo che la nave abbia i suoi alberi maggiori. Si comincia dallo stabilire una cassa di tavole bene calafatate e incatramate tutto a lungo del bordo della nave, con un mezzo tetto, a foggia di *ribalta* ( BARDIS. *WATER-BOARDS* OR *WEATHER BOARDS* ), per impedire che l'acqua non penetri tra i ponti quando la nave è sul fianco: si dispongono nello stesso tempo alcuni puntelli o legni diritti tra i ponti a certe distanze, per sostenerli contro lo sforzo che fanno contro d' essi gli aghi o puntelli di carena, nella posizione inclinata della nave. Dopo ciò, si mettono dal primo fianco sul quale si vuol abbattere la nave, lunghi e forti pezzi di abete, chiamati aghi o aguecchio, per sostenere e far contrasto agli alberi maggiori, i quali servono di leva per abbattere la nave, e sui quali per conseguenza si fa tutto lo sforzo di questa manovra: si mettono due o tre di queste aguecchie all' albero di maestra, ed altrettante a quello di trinchetto. Le testate delle aguecchio sono appoggiate e legate fortemente all' alto dell' albero verso le crocette dello gabbie, ed i loro piedi sono stabiliti e fermati contro il secondo ponte, al lato sul quale si vuol coricare la nave.

Ciò fatto, si stabiliscono sull' alto di ciascuno de' detti alberi delle grosse taglie a caliorne di quattro raggi, a diversi apparecchi, e guidando la nave lungo il puntone, si fa passare ne' raggi di tutte queste caliorne e nelle corrispondenti sul puntone, de' cavi ben forti, facendo forza sopra questi cavi per mezzo degli argani de' quali è munito il puntone: si abbassa la cima degli alberi della nave verso il puntone, e per conseguenza si fa inclinare da un fianco; quindi nel lato opposto si scuoprono le parti immerse: continuando a virare gli argani, si può abbattere la nave, sino a far comparire la chiglia a fior d' acqua, ciò che si dice *scoprire la chiglia* (ÉVENTER LA QUILLE. *TO HEAVE DOWN A VESSEL SO AS TO DISCOVER THE KEEL* ), quando si tratti di cambiarla ecc.

È necessario che il puntone sia bene stivato di zavorra e fortemente amarrato,

affinchè sia in istato di resistere alla forza che fa la nave sopra di essu, la quale teude, pel suo peso, a raddrizzarsi.

A Rochefort, ne' porti d' Inghilterra ecc. la macchina da inalberare è stabilita sopra un grosso puntone fatto d'una vecchia nave.

Vi sono de'vasti puotoni, guerniti di ruote e di grandi cucchiaje per iscavare i fondi, molto usati ne' porti del Mediterroneo ed in altri, che chiamansi *pontoni* o *macchine da scavare*. V. *Macchina*.

PUPA. Voc. Ven. V. *Poppa*.

## Q

QUADERNA, s. f. V. *Costa*.

QUADRATO ( s. m. ) *navale*. QUARRÉ NAVAL. *NAVAL SQUARE*. È la figura di un quadrato perfetto che si descrive sopra il cassero di una nave che fa parte di un'armata navale, e serve ai frequenti necessarj rilievi ed osservazioni per determinare la posizione rispettiva delle altre navi dell' armata. Due lati di questo quadrato sono paralleli alla lunghezza della nave, e gli altri due alla larghezza. I primi servono a rilevare se i bastimenti che precedono e quelli che susseguono, siano nella stessa linea con la nave dalla quale si osserva, e se gli uni siano nelle acque degli altri. I due lati paralleli alla larghezza servono a rilevare i bastimenti che sono di traversa, per mettersi rispetto a questi nella stessa loro posizione. Nel quadrato si segnano le due diagonali, ciascuna delle quali fa con la linea di lunghezza del bastimento o col lato che le è parallelo, un angolo di 135°, cioè di dodici rombi, e perciò eguale all'angolo che formano le due linee di più presso al vento, e danno perciò il modo di fare sopra di esse dei rilievi importanti. Percioechè se l' armata marcia in iscacco ( V. *Scacco* ), ogni nave rileva la posizione dell' altre osservate tra queste due diagonali, e si mantiene nella linea regolare e uniforme giusta la quale dee disporsi l'armata senza disordine.

QUADRO ( s. m. ) *di poppa*. *Cartella di poppa*. TABLEAU DE POUPE. MIROIR DE POUPE. Si chiama così nelle navi da guerra la parte piana superiore della poppa, sopra il tendaletto della galleria, e immediatamente sotto alla forma di coronamento. Ivi si collocano alcuni ornamenti, degli attributi, degli emblemi, o una figura che ha una relazione al nome che si è imposto alla nave.

*Quadro della colomba*. *Calcagnolo di prua*. BRION. RINGEOT. *HEAD* OR *FORE-FOOT* OF *THE KEEL*. V. *Calcagnolo*.

*Quadro*. ECUSSON. *ESCUTCHEON*. V. *Scudo*.

QUAIRATE, s. f. pl. *Filari*. Sono i primi corsi di tavole che vanno dalla poppa alla prua della galea, dalla chiglia in su, le quali sono dentate e inchiodate negli staminali. Le quairate sono quattro di dentro, e le corrispondenti per di fuori sono quattro anch'esse, e chiamansi *controquairate*.

QUARANTENA, s. f. *Quarentina*. *Quarantena*. *Quarentina*. *Quarentana*. Ven. *Contumacia*. QUARANTAINE. *QUARANTINE*. Tempo di prova e di rinchiudimento, che si fa passare alle persone ed alle mercanzie e ai bastimenti i quali provengono dal Levante o da altri luoghi sospetti di peste, per prevenire la comunicazione di tale contagio. Questo tempo a rigore è di quaranta giorni, ma secondo il più o il meno di sospetto e secondo gli avvisi dai luoghi dai quali proviene il bastimento; e constando della perfetta salute di tutto l' equipaggio, è abbreviato sovente più della metà, e ciò in conseguenza delle relazioni dei medici, e secondo la decisione dell' ufficio di sanità.

Ne' porti del Mediterraneo ed in altri i quali hanno un commercio costante col Levante, vi sono dei recinti, ad una certa distanza dal porto, per tenervi sotto sicura guardia i bastimenti, le mercansie e le persone che devono fare la quarantena. Questi recinti chiamansi *lazzaretti*, e sono forniti di buoni magazzini, di comodi alloggi, di corti e giardini, perchè vi stiano agiatamente le persone che sono obbligate di soggiornarvi. Ad esse si può parlare, ma a traverso di una doppia grata, e in qualche distanza.

Le lettere ed i pacchetti che arrivano, si trasportano a terra con cautela, si sbarcano senza dilazione, e si purgano per mezzo d' un profumo o coll' aceto.

Nel tempo stabilito per la quarantena i medici fanno delle visite, per verificare lo stato di salute delle persone che stanno in quarantena: si fanno anche praticare diverse fumigazioni e profumi agli effetti e mercansie, per distruggere i miasmi pestilensiali.

Quando più bastimenti sono nel medesimo tempo in quarantena, da epoche diverse, non debbono comunicare insieme; altrimenti quello la cui epoca fosse più breve, sarebbe obbligato di aspettare il fine di quella il cui termine fosse più lontano.

*Fare la quarantina, scontare la quarantina*, si dice ancha *fore contumacia, scontare la contumacia.*

QUARTA ( s. f. ) *di ponente per libeccio.* OUEST QUART A SUD-OUEST. *West by South.*

*Quarta da ostro libeccio.* SUD QUART AU SUD-OUEST. *South by South-West.*

*Quarta di scirocco levante.* SUD-EST QUART A L'EST. *South-East by East.*

*Quarta di libeccio per ostro.* SUD-OUEST QUART AU SUD. *South-West by South.*

*Quarto di vento.* QUART DE VENT. *A point or compass.* E una delle trentadue divisioni che distinguonsi nella bussola o nella rosa da' venti.

*Quarto di vento* non è, in tutti i casi, esattamente sinonimo di *aria di vento.*

*Si poggia di una o di due arie di vento: una nave governa per tale aria di vento: il capitano do alla sera l'aria di vento della rotta che si dee tenere nella notte.*

Si vede, esaminando questa varie frasi, che l' espressione *aria di vento*, molto spesso sinonima di *quarto* o *quarto di vento*, significa talvolta la semplice linea, o la direzione verso la quale corre la qoarta o il punto della bussola di cui si parla; e *quarta di venta* significa sempre l'arco di cerchio, n l'intarvallo che è tra dua punti o arie di vento, cioè un arco di undici gradi e un quarto n la trentesima seconda parte della circonferenza della bussola

QUARTABUONO, s. m. EQUERRE A ÉPAULEMENT. TRIANGLE A ONGLET. E un istrumento di falegname che serve a segnare la direzione dal taglio da farsi a schiancio della estremità di due legni, onde si possano esattamente commettere, o in dirittura o ad angolo retto. Consiste lo strumento in un triangolo rettangolo di lati eguali. Uno di questi lati è più grosso, e perciò rilevato sopra il piano del triangolo. Applicando al lato rilevato il legno da segnarsi, in modo cha sporga alquanto dalla ipotenusa del triangolo, si traccia sullo stesso una linea, secondo la direzione della stessa ipotenusa, e si sega dietro quella traccia. Il taglio riesce obbliquo a ad angolo semiretto. Questo taglio si dice a *quartabuono*, e corrisponde ad *augnatura.*

QUARTARUOLO è il quarto nomo di quelli che vogano allo stesso remo.

QUARTI ( s. m. pl. ) *della ruota del timone.* JANTES. *Fellies.* Sono que' pezzi curvi che formano la circonferenza della ruota.

QUARTIERE, s. m. QUARTIER. *Quarter.*

*Quarticre inglese.* QUARTIER ANGLAIS *ou* QUARTIER DE DAVIS *ou* QUART DE NONANTE. *Quadrant or Davis's quadrant or back quadrant.* E un istrumento d' astronomia noto sul mare, così chiamato, perchè fu inventato da un capitano inglese nominato Davies. Se ne trova la descrizione e l' uso nelle diverse opere di navigazione e di pilotaggio, e segnatamente nel trattato di navigazione di La-Caille. Non ci tratterremo a darne qui la descrizione, tanto più che non è un istrumento molto esatto, nè il più generalmente adottato per osservare sul mare.

*Quarticre di riduzione.* QUARTIER DE RÉDUCTION. *Sinical quadrant.* E un cartone di figura quadrata, sulla quale è incollata una carta d' ordinario incisa, contenente nello spazio di un quarto di cerchio un numero di linee rette parallele tra di loro a eguali distanza, tagliate ad angoli retti da altre linee parallela anch' esse tra di loro.

Quella che vanno per un verso, si prendono per le direzioni Est od Ovest; a quelle che lor sono perpendicolari, per linee di Nord e Sud. Dal centro del maggior quarto di cerchio, descritto su questo cartone, si descrivono molti quarti di cerchio concentrici a distanza eguali tra di loro; uno di questi qnarti di cerchio è diviso in gradi, e di dodici in dodici minuti ogni grado, per potervi prendere quell' angolo od arco di cerchio di cui si ha bisogno.

Da questo stesso centro, comune a tutti gli archi suddetti, si fanno partire de' raggi lontani l' uno dall' altro di una quarta di vento o di un rombo della bussola, cioè di undici gradi e quindici minuti: per conseguenza nel quarticre vi sono otto di questi raggi i quali rappresentano otto arie di vento della bussola, e che possono prendersi indifferentemente al bisogno per quelli compresi tra due de' punti cardinali della bussola quali che sieno.

Quest' industria porge ai marini un mezzo meccanico e pronto per risolvare tutti i problemi di trigonometria, usitati nel calcolo della riduzione delle differenti rotte del bastimento ad una sola linea o direzione la quale è l'ipotenusa di un triangolo, gli altri due lati del quale sono il cammino fatto in latitudine ed in longitudine.

Un filo di seta nero che passa per il centro comune del quartiere, teso sopra una tale direzione o tale rombo che si vuole, marca questa ipotenusa, la cui lunghezza è

regolata dal numero delle leghe percorse dal bastimento, che si contano sopra gli archi de' cerchj concentrici, mentre le distanze eguali dagli uni dagli altri si prendono per un miglio, per una lega, per due, come si vuole e come riesce più comodo.

Dall' estremità di questa ipotenusa stabilita una volta, si può, seguendo le linee rette e perpendicolari d'un lato e dell'altro sino al lato del quartiere, dedurre il cammino fatto in longitudine ed in latitudine, prendendo le divisioni o intervalli per lo stesso valore per cui si sono presi nell' ipotenusa che dà la rotta ridotta del bastimento. Si vedano a questo proposito i libri di navigazione.

*Quartiere sferico*. QUARTIER SPHÉRIQUE. *Spherical quadrant*. È un istrumento fatto sopra un cartone come il quartiere di riduzione, ma diversamente costruito e che rappresenta il quarto di un astrolabio o di un meridiano, in vece de' cerchj concentrici che si vedono nel quartiere di riduzione.

Queste sono curve allungate le quali vanno tutte ad unirsi nello stesso punto, per figurare i meridiani uniti nel polo.

Si descrivono più linee rette che partono dal centro, facendo col lato del quartiere, preso per la linea equinoziale, un angolo di ventitrè gradi e trenta minuti: così questa linea mostra la projezione dell'eclittica, e termina al circolo esteriore nel quale sono rinchiusi tutti i meridiani.

L'uso del quartiere sferico è di risolvere meccanicamente alcuni problemi di astronomia, che sono necessarj nell' arte del pilotaggio, come trovare il luogo del sole, la sua ascensione retta, la sua amplitudine, la sua declinazione, l' ora del suo nascere e tramontare, ed il suo azimuto; ma ciò per approssimazione, nè può soddisfare quanto un esatto calcolo.

QUARTIERE *delle classi* o *dell'iscrizione marittima*. QUARTIER DES CLASSES OU DE L'INSCRIPTION MARITIME. È un piccolo porto dove si raccolgono dei marini classificati e registrati, e dove lo stato tiene un commissario od altro ufficiale preposto all' iscrizione marittima. V. *Classi*.

QUARTIERE. *Vento di quartiere*. QUARTIER. VENT DE QUARTIER. *Quartering wind* or *wind on the quarter*. È un vento largo che soffia con una direzione intermedia tra la perpendicolare od il traverso della nave e quella di vento in poppa o che batte sull'anca della nave.

QUARTIERE. *Anca*. HANCHE. *Quarter of a ship*.

*Quartiere a prua*. COUPLE DE LOF. COUPLE DE BALANCEMENT DE L'AVANT. *A loof-frame*, *a loof-timber*.

*Quartiere a poppa*. COUPLE DE BALANCEMENT DE L' ARRIÈRE. *After ballance timber* or *frame*.

*Quartiere di prora* è la parte della galea dall' albero di maestra alla prora.

*Quartiere di poppa* è la parte della galea dalla dispensa alla poppa.

*Quartiere di boccaporta*. PANNEAU D'ÉCOUTILLE. *Hatch*, *cover* or *lid of a hatch-way*. Sono coperchi di tavole unite che servono a chiudere le boccaporte di una nave. Alcuni sono a carabottino, cioè a graticolato di legni quadri.

Si chiama *gran quartiere* ( GRAND PANNEAU ) quello che serve a chiudere la grande boccaporta davanti all' albero di maestra.

Vi sono più maniere di costruire questi coperchi. Altri sono in *due partite* ( PANNEAUX BRISÉS ) che prese insieme chiudono esattamente le boccaporte; altri sono *a battenti* ( A VASSOLES ) di una sola partita che entrano e si adattano dentro alle sponde od al telajo della boccaporta; altri *a scatola* ( A BOITE ) che abbracciano per di fuori il telajo o sponde delle boccaporte, e s' incassano come un coperchio di scatola.

*Quartieri*. I pezzi delle navi che si disfanno, chiamansi con questo vocabolo. Comprende per lo più varj membri uniti, e propriamente appartiene all'opera morta della nave, ma si generalizza anche per l'opera viva.

*Quartieri* son pure le tavole inchiodate sopra *latticelle* o *latte sottili* in figura quadra o prolungata, che servono per chiudere i boccaporti: chiamansi anche *serrette* ( PANNEAUX ).

*Quartieri* sono finalmente le tavole che cuoprono la corsia, e si levano e si rimettono secondo il bisogno.

QUARTIERMASTRO, s. m. QUARTIER-MAITRE. *Quarter-master*. È un ufficiale marino di manovra in secondo al capo, al secondo capo e al controquartiermastro nelle loro funzioni. Egli è incaricato, d'ordinario, a chiamare gli uomini dell'equipaggio per fare il quarto, per prendere o sciogliere i terzeruoli della vele, per invigilare sulla nettezza della nave, sul servizio delle trombe e sulla condotta e servizio de'marinari.

QUARTO, s. m. QUART. *Sea watch*. È il tempo che impiega vegliando una parte degli ufficiali e dell'equipaggio pel servizio e per la

manovra della neve, mentre gli altri dormono o riposano.

Nelle navi da guerre i querti sono regolatl d' ordinario al periodo di qnattr' ore, le quali sono mercate de otto empollette di mezz' ore l' une. Alla prima mezz' ore si dà un tocco di campane, e così in seguito sino ell' ottava mezz' ore, cho termina il quarto, el fine del qnale si denno otto tocchi e si suone a distesa, per evvertire l'equipeggio che il quarto è termineto.

Si distribuisce l'equipeggio in due parti, uoa delle quali si chiama *quarto di destra* o *di tribordo*, l'altra *quarto di sinistra* o *di babordo*. Questa disposizione è seritta sopra una grende pergemene, chiamate *ruolo dei quarti* ( ROLE DES QUARTS. *WATCH BILL* ), la quale si affige sopra una tavola e si sospende ell' ingresso nel cessaretto.

Si divide in due il quarto compreso tra le quettro e le otto delle sore, e se ne fenno due di due ore per uno. Senze questa disposiziono le stessa metà dell' equipaggio evrebbe tutti i giorni i medesimi quarti; per esempio, sempre quello da mezze notte alle quattro, e quello dalle otto el mezzodì.

*Quarto di destra.* QUART DE TRIBORD. *STARBOARD WATCH.*

*Quarto di sinistra.* QUART DE BABORD. *LARBOARD WATCH.* Ciascon quarto è comendato da un ufficiale o due, secondo il numero di quelli che sono imbarceti nelle nave: il loro giro riviene d'ordinario dopo ventiquattr' ore di riposo.

Chiamasi *ufficiale di quarto* ( OFFICIER DE QUART. *OFFICER WHO COMMANDS THE WATCH*) quello che comande il querto.

Al termine d' ogni mezz' ore, in tempo di notte, l' equipeggio che è di querto, grida: *buon quarto* ( BON QUART. *ALL'S WELL* ), per fer intendore agli ufficiali, ch' essi vegliano e sentono la campena.

*Fare il quarto.* FAIRE LE QUART. ETRE DE QUART. *TO KEEP THE WATCH, TO BE UPON THE WATCH.* È servire nelle guardia come tocce.

*Dare il cambio*, *rilevare il quarto.* RELEVER LE QUART. *TO SET THE WATCH.* È dare la muta alle gente che fa il querto: ciò che si fe ogni quattr' ore.

*Destra al quarto. Sinistra al quarto.* TRIBORD AU QUART. BABORD AU QUART. *STARBOARD WATCH HOAY. LARBOARD WATCH HOAY.* È un comando col quale si chiemano in elto quei dell'equipaggio, il cui giro è arriveto, e der la muta al quarto, dopo le ore stabilito di riposo.

*Fare buon quarto.* FAIRE BON QUART. *TO KEEP A GOOD LOOK OUT.* È fere le sentinella o scoprire degli scogli, o pure le navi che potrebbero incontrarsi di notte.

*Buon quarto davanti.* BON QUART DEVANT. *LOOK OUT AFORE THERE.* Grido che fe il nostromo ai marinari che sono sul castello di prua, per evvertirli onde siano attenti, particolarmente di notte, se scoprensi dinanzi alla nave scogli, terre o altre nevi.

*Quarto del giorno o della diana.* QUART DU JOUR ou DE LA DIANE. *DAY-BREAK WATCH. MORNING WATCH.* È quello nel quele comincia a fersi giorno.

*Il quarto dalle quattro alle otto della sera.* LE QUART DE QUATRE A HUIT DU SOIR. *THE DOG-WATCH.*

*Quarto di nonanta.* QUART DE NONANTE. V. *Quartiere inglese.*

*Quarto di vino.* QUART DE VIN. È nelle razione de' marinari e nella distribuzione dei viveri una misura eguale ad un querto di pinta.

*Quarto di farina.* QUART DE FARINE. È sinonimo di *barile di farina.*

*Quarto di galea.* QUART DE GALÈRE. QUART A L'EAU. È sioonimo di *barile d'acqua.* BARIL A L'EAU.

QUASI (avv.) *a picco, mezzo a picco.* A LONGUE PIC, A PEU PRÈS A PIC. *AT A LONG PEEK.*

QUERCIA, s. f. *Rovere.* CHENE. *OAK.* È una specie d'albero del maggior uso e importanza nella costruzione nevale. V. *Legname.*

QUINTALE, s. m. QUINTAL. È une misure di peso di cento libbre; sicchè venti quintali equivelgono ed une tonnellata.

QUINTARUOLO, s. m. È il qninto nomo di quelli che vogano ello stesso remo nelle gelee.

QUINTERNETTO, s. m. CAZERNET. CAHIER. Si chiamano così i libretti ne' quali si notano le giornete degli operej, o i legni ed altre materie impiegete in qualche cantiere o luogo di levori.

Anche i piloti nominano così il libretto nel quale notansi le rotte che hanno seguite, il numero de' nodi che le nave ha percorso ogni mezz'ora, il punto delle bussola de dove soffiò il vento, la derive, la variezione e le altre osservazioni che servono per fare il loro giornele. V. *Libro del loche.*

QUINTI, s. m. pl. Sono le coste che risulteno dal disegno della costa maestra, e che insieme con detta maestra si dispongono per tutta la lunghezza del bastimento ed une certa distanza, nella quale si posseno colloeare delle altre coste, che si collocano

di fatto dopo di aver legati con diverse *forme*, e messi a segno i detti *quinti*.

*Coste di levata. Once.* COUPLES DE LEVÉE. *Frames of a ship.* V. *Costruzione.*

## R

RABAZZA (Ven.), s. f. Nap. *Ribesra.* TON D'UN MAT. TALON DU MAT DE HUNE. *The head of the top-mast.* V. *Colombiere.*

RABBIA (s. f.) *di vento.* FUREUR ou FORCE DES VENTS. *The fury or rage of the tempest, sea or wind.* Vento forte e continuo.

RABBONACCIARE, v. n. CALMER. SE CALMER. *To fall calm, to becalm.* È il ritornare della calma in mare.

*Il tempo si rabbonaccia* (LE TEMPS CALME. *The weather falls calm*), cioè, il vento si diminuisce e comincia a cessare.

RABBORDARE, v. a. ABORDER DE NOUVEAU. *To board again.* È venire di nuovo all'abbordo; investire una seconda volta una nave per combatterla o per predarla.

RACCOGLIERE (v. a.) *le gavette* si dice per ischerno alle galee tarde, quasi che restino indietro per raccogliere le gavette che cadono in mare dalle galee precedute.

RACCOLTA, s. f. Termine dell' Oceano. È un' unione di varia mercanzie delle quali molti proprietarj caricano un bastimento.

*Caricare a raccolta. Collegiare mercanzie. Caricare a collo.* CHARGER A CUEILLETTE. *To load a ship with goods belonging to several owners. To take in freight from several owners.* È quando si caricano le mercanzie di molti proprietarj.

*Senare a raccolta. Sonare a ritirata.* BATTRE, SONNER LA RETRAITE. *Tattoo or ta se at the taptow.* Segnale che richiama i soldati. Dare il segno di ritirarsi all' insegna.

*Raccolte.* Ven. *Spassizadi.* PASSE-AVANT. *Gang-way, to comunicate from the quarter-deck to fore-castle.* Sono quei due piani elevati sopra la corsia, alla muraia del bastimento, sopra ciascuno de' quali possono combattere quattordici o quindici uomini. V. *Passavanti.*

RACCONCIARE, v. a. RÉCLAMPER. *Racconciare un albero, un pennone che siasi rotto.* RÉCLAMPER UN MAT, UNE VERGUE QUAND ELLE EST ROMPUE. *To mend, fish, patch or botch.*

*Racconciare.* RACCOMMODER. *To mend.* Questo termine si dice egualmente per le manovre e pel corpo del bastimento, ma più propriamente per le manovre, servendosi di *raddobbare* quando si parla del corpo del bastimento.

*Noi possiamo racconciare la nostra gran gabbia senza disinferirla.* NOUS POUVONS RACCOMMODER NOTRE GRAND HUNIER SANS LE DÉSENVERGUER. *We can repair our main-top-sail without unbending it.*

RACCULARE, v. n. *Rinculare. Dare indietro. Arretrarsi. Indietreggiare.* RECULER. *To recoil.* È andare per direzione contraria a quella che aveva da prima il bastimento, facendolo progredire per poppa.

*Rinculata d' un cannone.* RECUL D'UN CANON. *Recoil of a cannon.* È il retrocedimento del cannone nello sparare.

RADA, s. f. RADE. *A road or road-stead.* È uno spazio di mare al coperto tra le terre e i contorni delle coste, dove le navi possono gittar l' ancora e restare in sicurezza, e dove si ancorano arrivando, in aspettazione del vento o della marea opportuna per entrare nel porto, ch'è anche più al coperto e più interno della rada: o pure uscendo dal porto si mettono in rada, aspettando il vento e le circostanze favorevoli per far vela o partire.

*Gran rada.* GRANDE RADE. *Great or outer road.* Chiamasi così in certi porti la parte più ampia della rada, e la più vicina al mare aperto.

*Piccola rada.* PETITE RADE. *Little or inner road.* Chiamasi così quella rada più interna che si presenta la prima uscendo dal porto.

*Essere in rada.* ETRE EN RADE. *To ride at an anchor in the road.* Significa l' essere ancorato alla rada.

*Andare in rada.* ALLER EN RADE. *To go into the road.* Vuol dire uscire dal porto per andare ad ancorarsi in rada, in attenzione del momento di partire.

*Nave in rada.* VAISSEAU EN RADE. *A roader.*

*Campagna di rada.* CAMPAGNE DE RADE. È quando le navi armate e pronte a partire, ricevono un contrordine e rientrano in porto dopo d' essere state qualche tempo in rada, e senza essere andate in mare.

*Rada aperta. Rada forana.* RADE FORAINE. *An open road.* È un luogo da ancorarsi che non è rinchiuso tra capi o promontorj, e dove si è all' ancora lontano da terra.

RADANCIA (s. f.) *di legno. Occhio di bue.* MARGOUILLET. COSSE DE BOIS. *A wooden thimble, a bull's eye, a wooden traveller, a seizing truck.* È un anello di legno, il cui bordo esteriore è scavato a canale. Si mette in diversi punti delle manovre di una nave, ai quali si allaccia con uno stroppo che gli abbraccia nella nominata scanalatura

del suo contorno. Queste radanee servono a farvi passare delle manovre correnti; ve ne sono soprattutto nel fondo delle gabbie delle basse vele, che servono di guida ai caricafondi: fanno lo stesso uffizio che le radance di ferro, alle quali si preferiscono perchè sono più leggiere, e lo sfregamento è meno forte pei cavi che vi passano: sono però più soggette a rompersi (Fig. 235 *h*).

RADAZZA, s. f. Ven. *Retazza*. Gen. *Ridassa*. FAUBERT. *Swab*. È una specie di scopa fatta d'un fascio di fili di vecchie corde che formano un lungo fiocco o nappa. Serve a raccogliere l'umidità, e ad ascingare i luoghi dove sia stata dell'acqua. L'uso principale è di nettare e fregare i ponti della nave, dopo che si sono lavati coll'acqua (Fig. 204).

*Radazza da rinfrescare i cannoni*. FAUBERT A RAFRAICHIR LES CANONS. *Swab to cool the guns*. Serve a rinfrescare i cannoni per di fuori, dopo che hanno fatto più tiri e si sono riscaldati. V. *Rinfrescare*.

*Radazza di lana o di un cavo sfilato per la camera*. FAUBERT DE LAINE POUR LA CHAMBRE. *Swab for the cabin*.

RADAZZARE, v. a. *Retazzare*. FAUBERTER. *To swab*. E nettare la nave con la retazza.

RADDOBBARE, v. a. *Racconciare*. RADOUBER. *To repair*. È riparare o racconciare il corpo del bastimento, levargli i membri e pezzi di legname e di fasciame che trovansi guasti o viziati, costituirne di più sani, rimettere i chiodi e le cavicchie, e calafatarlo di nuovo dopo che si è raddobbato.

Un raddobbo compiuto, quando tutti i pezzi o il maggior numero sono da cambiare, si chiama *rifare il bastimento* (REFONTE DU VAISSEAU. *A compleat repair*).

I raddobbi sono costosissimi, talvolta quasi altrettanto quanto le costruzioni intere. Sarebbero meno frequenti e meno considerabili se si avesse un sistema ben piantato pel taglio e per la conservazione del legname da costruzione, e se non si costruisse se non che con legname di antico taglio e perfettamente secco. Risulterebbe da queste attenzioni e da quest'ordine una grand' economia; laddove nel caso contrario, si spende enormemente e si desolano i boschi per aver navi che durano poco e non prestano buon servizio. È un errore quello di credere che si possa in poco tempo ristabilire una marina sfasciata: si fanno delle spese esorbitanti per produrre effetti soltanto effimeri, dopo i quali si ricade ben presto nel primo stato.

Serve anche talvolta il termine di raddobbare, parlando d'altre riparazioni oltre quelle dello scafo, come raddobbare il guernimento, l'alberatura, il bottume ecc., ma è detto impropriamente; si debbe dire *riparare il guernimento* ecc.

Si raddobbano le navi in due maniere; o mentre galleggiano, o ritirandole in un bacino. Nel primo modo bisogna avvicinare la nave ad un puntone o ad un altro bastimento al quale essa si possa abbattere, quando si ha da lavorare sulle parti immerse. In questa posizione la nave è obbligata a sostenere degli sforzi che non soffre quando si può raddobbarla nel bacino.

*Raddobbarsi*. SE RADOUBER. *To repair the ship's hull*. I marini, quasi immedesimandosi con le loro navi, sogliono dire, noi ci *siamo raddobbati, noi ci raddobbiamo* (NOUS NOUS SOMMES RADOUBÉS, NOUS NOUS RADOUBONS), in vece di dire, *il nostro bastimento si raddobba*. *Our ship is repairing*.

RADDOBBO, s. m. RADOUB. *Repair*. È sinonimo di riparazione e racconciamento, parlando dello scafo o guscio del bastimento.

*Una nave in raddobbo*. UN VAISSEAU EN RADOUB. *A ship in repair* OR *a ship repairing*.

*I raddobbi*. Ven. *Concia delle navi*. *Navi alla concia*. LES RADOUBS.

RADDOPPIARE, v. a. DOUBLER. *To double*. E mettere in mezzo tra le proprie le navi nemiche, e passare da un lato all'altro delle stesse, per metterle fra due fuochi. V. *Doppiare*.

RADDRIZZAMENTO, s. m. *Gomona di raddrizzamento*. CABLE DE REDRESSE. *Relieving rope*. È una gomona o gherlino, attaccato sotto una nave che si abbatte in carena, per ajutare a raddrizzarla e a rimetterla nella sua situazione naturale, dopo l'operazione del carenamento o del raddobbo, per cui si era coricata o abbattuta sul fianco. V. *Trappe*.

RADDRIZZARE (v. a.) *una nave*. REDRESSER UN VAISSEAU. *To right a ship*. È rimettere diritta e nella sua situazione naturale, una nave che si era sbandata od abbattuta ad un puntone, per carenarla o raddobbarla. Per far questo, basta mollare e filare a poco a poco i tiranti de' paranchi che tenevano la testata degli alberi verso il puntone; con ciò la nave va rilevandosi per effetto della sua stabilità: se ciò non succede, si facilita il raddrizzamento virando all'argano sulla trappa o gomona di raddrizzamento.

RADICATE ( s. f. pl. ) *di cursia* sono i tavoloni grossi, dentati, che stanno sotto il piano della cursia e vanno dalla poppa alla prua nelle galee.

RAFFICA, s. f. Ven. *Refoli. Vento a refoli.* RAFFALE. *SUDDEN AND VIOLENT SQUALL OF WIND.* Chiamansi così certi colpi subitani di vento, con intermittenza di calma o di piccolo vento.

*Il vento soffia a raffiche.* LE VENT SOUFFLE PAR RAFFALES. *THE WIND BLOWS BY SQUALLS.*

Le raffiche spesse volte sono cagionate dalla vicinanza di terre molto elevate, dalle quali il vento è per momenti trattenuto, per soffiare poi con violenza, in particolare tra le gole delle montagne.

Le raffiche mettono sovente le navi in pericolo, quando non si abbia l'attenzione, al momento conveniente, d'ammainare prontamente le vele e mollare le scotte.

*Con una forte raffica le scotte del nostro parrocchetto mancarono, e la vela andò in pezzi.* DANS UNE FORTE RAFFALE LES ÉCOUTES DE NOTRE PETIT HUNIER MANQUÈRENT, ET LA VOILE FUT TOUTE EN MORCEAUX. *IN A HARD SQUALL OUR FORE-TOP SAIL SHEETS GAVE WAY, AND THE SAIL WENT ALL TO RAGS.*

RAGAZZO ( s. m. ) *di bordo.* GARÇON DE BORD. *YOUNKER. Ragazzo alla pece è il garzone di calafato.* GARÇON DE CALFAT. *Ragazzo da scopa* è quei che presta sulla nave tutti i ministerj servili. V. *Mozzo* (MOUSSE. *YOUNKER, CABIN-BOY*).

*Ragazzo della camera.* Ven. *Camerotto.* MOUSSE DE CHAMBRE. *CABIN-BOY.* Nome che si dà ai giovani che s'imbarcano nelle navi, affinchè imparino il mestiere del mare. Se ne accolgono non più di uno per ogni dieci uomini dell'equipaggio.

RAGGIO ( s. m. ) *di taglia. Rotello. Cirello.* ROUET DE POULIE. *SHEAVE OF A BLOCK.* V. *Bozzello.*

*Raggio di bronzo.* ROUET DE FONTE. *BRASS SHEAVE.*

*Raggio di guajaco.* ROUET DE GAYAC. *LIGNUM VITÆ SHEAVE.*

*Raggio di guajaco col dado di bronzo.* ROUET DE GAIAC À DÉS DE FONTE. *LIGNUM VITÆ SHEAVES WITH BRASS COAKS.* V. *Dado.*

RAGGIUNGERE ( v. a. ) *una nave.* ATTEINDRE UN VAISSEAU. *TO JOIN A SHIP AT SEA.*

RAGIA, s. f. *Resina.* BRAI. *PITCH.* Umore viscoso ch'esce dal pino, dall'abete e dall'arcipresso, e simili alberi resinosi. La ragia per uso della marineria è di due specie, cioè liquida, e secca o sorda. V. *Catrame. Pece.*

Distinguonsi due specie di pece, cioè *ragia* (BRAI SEC. *PITCH*) e *pece liquida* (BRAI GRAS. *A SORT OF TAR OR PITCH MADE LIQUID BY MIXING IT WITH TALLOW, OIL OR OTHER COMPOSITIONS.*

La prima specie è una sostanza nerastra, secca, fragile e lucente, la quale non si squaglia se non sia riscaldata.

L'altra è un liquido grasso, di color bruno, che chiamasi comunemente *catrame.*

RAGNA, s. f. ARAIGNÉE OU PATTE D'OIE. *CROW-FOOT OF THE TOPS.* Le ragne sono minute funi del guernimento delle navi, le quali, passando per diversi buchi aperti dinanzi alla facciata d'ogni coffa o gabbia, indi per quelli di una mocca, formano come altrettanti rami, e quindi somigliano in qualche modo ad una ragnatela. Altre volte ogni coffa aveva una ragna, coll'oggetto d'impedire che il fondo della vela superiore, imbarazzandosi sotto la gabbia nella calma, non si danneggiasse con lo sfregamento. Ma si sono soppresse quasi da per tutto, dopo che fatte le coffe più corte, non vi è più quel pericolo: non pertanto se ne mettono ancora alla mezzana.

*Mocca di ragna.* MOQUE D'ARAIGNÉE. *CROW-FOOT DEAD-EYE.* La mocca di ragna della gabbia di maestra è fermata allo straglio pure di maestra. S'impiomba l'estremità di una corda intorno alla scanalatura della mocca; l'altra estremità passa per un bozzello fermato al falso straglio, sotto il suo *occhio* (COLLET), e va a finire al basso del collare dello straglio di maestra.

*La mocca di ragna di trinchetto* è similmente fermata allo straglio falso ed allo straglio di trinchetto.

*La mocca di ragna di mezzana* è similmente tenuta da una corda che cinge la sua scanalatura, passa per una radancia fermata allo straglio di mezzana sotto il suo *occhio*, e rimonta sopra lo stesso, dove si ferma.

RAGNARSI, v. n. *Smangiarsi.* S'ÉRAILLER. *TO CHAFE.* È lo stesso che corrodersi.

*Una gomona ragnata* (UN CABLE ÉRAILLÉ) è quella che si è consumata e logorata con lo sfregamento contro un fondo di rocce acute e taglienti. Si dice generalmente di tutti i cavi che si logorano.

RAISONI. Voc. Ven. V. *Porche.*

RALINGA, s. f. *Rilinga.* RALINGUE. *BOLT-ROPE.* Le ralinghe sono corde cucite tutt'intorno all'orlo delle vele, per fortificarle ed impedire che non si lacerino; ed ancora perchè possano resistere allo sforzo delle

manovre che sono allacciate alle stesse vele. Le corde destinate a fare le ralinghe sono commesse più mollemente, cioè meno torte delle altre, dovendo essere più pieghevoli per secondare i movimenti delle vele.

*Ralinga di testiera.* RALINGUE DE TETIÈRE. *HEAD-ROPE OF A SAIL.* È quella applicata al lato superiore della vela che s' attacca al pennone. Questa ralinga è un terzo meno grossa delle altre della stessa vela.

*Ralinga di caduto o d' altezza.* RALINGUE DE CHUTE. *LEECH-ROPE.* Sono le ralinghe cucite ai bordi o lati verticali della vela.

*Ralinga di fondo.* RALINGUE DE FOND. *FOOT-ROPE.* È quella ch' è cucita al lato inferiore.

*Ralinghe* nelle corderie chiamansi le corde che vi si fabbricano per fare le ralinghe alle vele.

*Mettere una vela in ralinga.* METTRE UNE VOILE EN RALINGUE. *To SHIVER ANY SAIL; TO SPILL A SAIL.* È disporre la ralinga di caduta nella direzione del vento, il quale allora non culpisce ora l' una ora l' altra facciata della vela. Per far questo bisogna insieme lascare o mollare le corde che la ritengono, cioè le scotte, le mure, le buline, onde lasciar la vela in balia del vento che l' agita come una bandiera. Si fa questa manovra per rallentare il cammino del bastimento.

*Ago di ralingo.* AIGUILLE A RALINGUE. *BOLT-ROPE NEEDLE.* È un ago che serve per cucire la ralinga intorno alla vela.

RALINGARE ( v. a. ) *una vela.* RALINGUER UNE VOILE. *To SEW THE BOLT-ROPES TO A SAIL.* Vuol dire cucire le ralinghe ad una vela.

*Ralingare, mettersi, essere in ralingo.* RALINGUER *ou* ETRE EN RALINGUE. *To SHIVER.* Si dice di una vela la cui ralinga di caduta è situata nella direzione del vento, sicchè il vento dà in essa alternativamente nell' una e nell' altra facciata della vela, e la fa sbattere o sventolare come una bandiera.

RAMAJUOLO, s. m. *Cucchiaja. Cozza da pece.* CHAUDIÈRE POT. CUILLÈRE A BRAI. *A PITCH-LADDLE.* È una caldaja di ferro, nella quale si fanno foodere e riscaldare la pece, il catrame ed altre materie che servono a spalmare il bastimento, dopo ch' è stato calafatato. Ve n' ha di due forme, le quali sono rappresentate l' una e l' altra nella figura 147: la *d* è assolutamente rotonda; la *h* ha un becco per versare la pece a poco a poco sulle commessure.

RAMBERGA, s. f. RAMBERGE. *RAMBERGE.* È una sorta di piccola nave veloce, per andare a fare scoperte. Gl' Inglesi altre volte così chiamarono le loro maggiori navi da guerra.

RAMPEGON. Voc. Ven. V. *Rampicone.*

RAMPICONE, s. m. CROC. *HOOK.*

*Rampicone a tre branche.* CROC A TROIS BRANCHES. *A CREEPER OR GRAPLING WITH THREE HOOKS, USED TO HEAVE UP ANY THING FROM THE BOTTOM, ESPECIALLY AN ANCHOR CABLE.* È un istrumento di ferro, composto di una grossa sbarra di ferro, che si divide in tre e talvolta in quattro branche grandi, le quali servono ad afferrare e abbrancare qualche cosa sott' acqua, ed a sollevare dal fondo un' ancora od una gomona ( Fig. 145 ).

*Rampiconi taglienti.* GRAPINS TRANCHANS DE BOUT DE VERGUE. *SHEER-HOOKS OR GRAPNEL-IRONS.* Sono quelli che si attaccano all' estremità de' pennoni dei brulotti.

*Rampicone a quattro branche.* CROC A QUATRE BRANCHES. *CREEPER.* V. *Grappino.*

RAMPONARE, v. a. HARPONNER. *To HARPOON.*

RAMPONE, s. m. HARPON. *HARPOON. Arpone di pesca.* HARPON DE PECHE. Fiocina o dardo di ferro, nel quale entra un manico di legno, di sei a sette piedi di lunghezza, e vi si attacca una corda. La punta è di acciajo, tagliente, triangolare, e fatta a forma di saetta. Serve alla pesca della balena o d'altri grossi pesci, lanciandolo, e filando la corda, per mezzo della quale si ritira l' arpone con la preda ( Fig. 244 ). V. *Dardo. Fiocina.*

RAMPONIERE, s. m. *Fiociniere.* HARPONNEUR. *A HARPONEER.* È quegli che scaglia il rampone nella pesca delle balene e d'altri grossi pesci.

RANCIO, s. m. CADRE. *BED FRAME.* Quadrilungo formato di quattro sode liste di legno, e guernito di tela per riporvi un materasso da valersene per letto sulla nave. Si prende per equivalente di *letto.* Questi letti sono sospesi pei quattro angoli, o portati sopra quattro piedi. V. *Amaca. Branda.*

*Avevamo cento uomini sul rancio* ( NOUS AVIONS CENT HOMMES SUR LE CADRE. *WE HAD ONE HUNDRED SICKMEN* ), cioè cento malati.

*Rancio dello gente, dell' equipaggio.* LOGEMENT DE L'ÉQUIPAGE. *A HALF DECK.* È il luogo dove si dispone l' equipaggio.

*Rancio degli ammalati.* PLAT DES MALADES. *MESS OF THE SICK.* È il cibo de' malati.

*Rancio.* PLAT. *MESS.* V. *Gamella.*

RANDA, s. f. *Vela di bom. Vela a ghisso.* VOILE A GUI. *BOOM. BOOM-SAIL.* È la vela de' bastimenti a vele auriche, come la tarchia, che usano in vece di mezzana i bastimenti quadri alberati a brigantino. V. *Auriche.*

RANGIARE, v. a. RANGER. *To sail close to any object*. Questa parola è desunta dal francese e adottata nella marina; e significa passare appresso e lungo a qualche cosa, come nelle frasi seguenti:

*Rangiare la terra. Rangiare la costa.* RANGER LA TERRE. RANGER LA COTE. *To coast or to sail along or to range along the coast or shore.* E navigare presso terra.

*Rangiare il vento.* RANGER LE VENT. *To claw the wind; to haul close to the wind.* Si dice per navigare stretti al vento.

RANGIARSI, v. n. p. SE RANGER. Parlando del vento. *Il vento si rangia per prua.* LE VENT SE RANGE DE L'AVANT. *The wind hauls forward.* Ciò avviene quando si accosta a divenire contrario alla rotta.

*Il vento si rangia per poppa.* LE VENT SE RANGE DE L'ARRIÈRE. *The wind veers aft.* È quando soffia dalla parte di poppa, e si accosta ad essere favorevole.

*Il vento si rangia al Nord* (LE VENT SE RANGE AU NORD. *The wind veers to the North*), cioè il vento si è messo al Nord, e soffia da un altro rombo diverso da quello dal quale spirava.

RANGO, s. m. RANG. *Rate of ships.* È un nome con cui si classificano e si distinguono le navi da guerra, secondo la loro grandezza, il numero ed il calibro de' cannoni.

Questa denominazione però è vaga a soggetta a variazione. Tuttavolta in generale per navi *di primo rango* (DE PREMIER RANG. *First rate ships*) s'intendono quelle di tre ponti, sui quali vi sono tre batterie complete di grossi cannoni; e ne' castelli di poppa e di prora cannoni di minore calibro. Queste navi portano da novanta a centoventi cannoni: artiglieria in vero formidabile; ma dalla quale risulta che tali navi con pesi così enormi a più piani elevati sopra la linea d'acqua, ed avendo per conseguenza il loro centro di gravità in alto, non possono avere le qualità necessarie per la marcia e per la stabilità, come le possono avere le navi minori. Forse la marina acquisterà maggiore perfezione, se si sopprimerà questa specie di navi.

Le navi *di secondo rango* (DE SECOND RANG. *Second rate ships*) sono quelle che hanno due ponti e due batterie complete di cannoni di grosso calibro, ed alcuni di minore calibro ne' castelli. Portano da settantaquattro sino a ottanta e ottantaquattro cannoni. Tali navi, bene costruite, hanno tutta le buona qualità che si possono desidarare: ottima sono per la guerra, per la marcia e per la stabilità.

Le navi *di terzo rango* (DE TROISIÈME RANG. *Third rate ships*) portano cannoni di minore calibro, ma hanno due ponti e due battarie complete, ed anche da' cannoni nei castelli.

Il numero de' cannoni in queste è da cinquanta a sessantaquattro a sessantasei. Non si fa però gran conto di questo rango di navi, perche non sono abbastanza forti per resistere a quelle di rango superiore.

Questa pare la distinzione più generalmente ricevuta in Francia, pei ranghi delle navi di linea. La fregata e le corvette non sono comprese in queste classi.

Diversamente tra gl' Inglesi: hanno essi otto ranghi di bastimenti da guerra, cioè:

*Il primo rango* (*First rate*) comprende le navi di tre ponti da centodieci cannoni.

*Il secondo rango* (*Second rate*) comprende quelle di due ponti da ottanta a ottantaquattro cannoni.

*Il terzo rango* (*Third rate*) comprende quelle di due ponti da settantaquattro cannoni.

*Il quarto rango* (*Fourth rate*) comprende le fregate di un ponte da trentotto a quarantaquattro cannoni.

*Il quinta rango* (*Fifth rate*) comprende quelle da trentadua a trentasei cannoni.

*Il sesto rango* (*Sixth rate*) comprende le corvette da diciotto canooni.

*Il settimo rango* (*Seventh rate*) comprende gli *avvisi*, *brigantini*, *cutter*, *lugri*, *schoner* ecc.

*L'ottavo rango* (*Eighth rate*) comprende i bastimenti armati di provvigioni e di trasporto.

*Rango d' una gomona* od *altro cavo*. RANG D'UN CABLE *ou* AUTRE CORDAGE. *Tier of a cable.* Si denomina così ciascuna duglia o giro in cerchio d' una gomona od altro cavo raccolto.

*Rango di cannoni. Batteria di cannoni.* RANG DES CANONS *ou* UN COTÉ DE LA BATTERIE D'UN VAISSEAU. *Tier.*

RAPPICCARE (v. a.) *il vento. Ritornare al vento.* RAPIQUER AU VENT. *To bring a ship to the wind, in order to haul the wind.* È ritornare al più presso del vento dopo aver corso al largo, coll' oggetto di avvicinarsi poi all' origine del vento.

RAPPRESAGLIA, s. f. REPRÉSAILLE. *Reprisal or reprisals.* S'intende ciò che si tiene o si prende in compenso di quello che sia

stato tolto, o di danno in qualche modo apportato.

RAPPRESAGLIARE, v. a. *Far rappresaglia.* USER DE REPRÉSAILLES. *To MAKE USE OF REPRISALS.*

RASARE (v. a.) *una nave.* RASER UN VAISSEAU. *To CUT DOWN A SHIP.* Significa levarle una parte de' suoi castelli e delle opere più alte, e talvolta levarle anche tutta la sua batteria superiore. Più propria sarebbe la parola radere, ma non si usa per questa significazione nella marina.

RASCHIATOJO (s. m.) *grande.* GRANDE RACLE. *A LARGE SCRAPER.* E un istrumento simile alla raschietta, ma più grande, e con un lungo manico, per rastiare e nettare le bordature sott'acqua.

RASCHIETTA, s. f. *Rasiera. Rastietta. Radimadia.* GRATTE. RACLE. *SCRAPER.* E un istrumento di ferro con manico di legno, col quale si rastiano le bordature del bastimento, quando si vogliono nettare per catramarle di nuovo (Fig. 321 a).

*Raschietta doppia.* GRATTE DOUBLE. RACLE DOUBLE. *A TWO EDGED OR A DOUBLE HEADED SCRAPER.* E un istrumento simile al precedente, che serve allo stesso uso, ed ha due lati co' quali può servire (*Ivi b*).

*Raschietta della tromba.* CURETTE. *PUMP SCRAPER.* Questa serve a ripulire internamente la tromba.

RASCIA, s. f. SERGE. FRISE. *SERGE OR FRISE* E il nome di una stoffa grossa di lana, la quale serve a diversi usi nelle navi. Se ne mette tra gl'incastri della chiglia, e nella palellatura d'altri pezzi importanti, per unirli meglio, e per preservarli dall'umidità. Si bordano con questa gli orli de' portelli, affinchè chiudano più esattamente, nè lascino passare dell'acqua.

RASENTARE, v. a. EFFLEURER. RASER. FRISER. *To GRAZE OR TO GLANCE.* Significa accostarsi, passando, tanto alla cosa che quasi si tocchi.

RASO, add. *Nave rasa.* VAISSEAU RAS. RASÉ. Così si denomina una nave cui si è levata la batteria superiore, ed è rimasta con la batteria bassa di cannoni di grosso calibro, e con pochi di minore calibro nel secondo ponte, ridotto ai castelli. Questa operazione si fa soltanto nelle vecchie navi, incapaci di portare tutta la loro artiglieria, che divengono con ciò simili alle fregate, ma con cannoni da trentasei. Portano così ridotte la batteria più elevata sull'acqua, sono più leggiere e migliori veliere.

*Una nave rasa o rasata* (UN VAISSEAU RAS, RASÉ. *A STRAIT-SHEERED SHIP*) è una nave i di cui castelli sono poco elevati. Diconsi anche *castelli rasi.* ACCASTILLAGE RAS. *UPPER-WORKS STRAIT-SHEERED AND WITH LOWER DRIFTS.*

RASPA, s. f. RASPE. *RASP.* E uno stromento di ferro temperato, a forma di lima, di cui si servono i legnajuoli ed altri artefici pei legni, come i magnani della lima pei ferri. Ha molte punte acute e saglienti.

RASSEGNARE, v. a. RAISONNER. E un obbligo che hanno i capitani e padroni delle navi mercantili, quando entrano in un porto, di portarsi o di mandare le loro carte e il loro passaporto, e di render conto all'ufficiale che comanda a bordo della nave ammiraglia o al bastimento di guardia all'ingresso del porto; come ancora in mare, quando incontrano una nave da guerra, la quale loro faccia il segnale di recarsi a bordo o d'avvicinarsi per parlar loro.

*Far rassegnare una nave.* FAIRE RAISONNER UN VAISSEAU. *To OBLIGE A VESSEL TO COME NEAR AND SPEAK.* E, per parte del comandante della nave da guerra, un ordine dato con un segnale ad un bastimento il quale è a vista, d'avvicinarsi onde parlargli e farsi render conto del viaggio ecc. Il segnale si fa mettendo la bandiera in derno e tirando un colpo di cannone a polvere. S'egli non obbedisce a questo primo segnale, se persiste a non rispondere, il comandante fa tirare un colpo di cannone a palla contro il suo bompresso, e finalmente è autorizzato dalle leggi di guerra a tirare sul bastimento.

RASTIARE, v. a. *Raschiare.* RACLER.

*Rastiare un bastimento.* GRATTER UN VAISSEAU. *To SCRAPE A SHIP.*

*Rastiare il ponte o la corvetta.* GRATTER LE PONT. *To SCRAPE THE DECK.*

RASTRELLIERA, s. f. RATEAU ou RATELIER. *A RACK.*

*Rastrelliera di pulegge.* RATEAU EN POULIES. *A RACK WITH RUNNING SHEAVES. RACK OF THE BOWSPRIT.* E una serie di pulegge poste in lunghezza sopra una stessa cassa (Fig. 312). V. *Bozzello.*

*Rastrelliera a caviglie.* RATEAU ou RATELIER A CHEVILLOTS. *A CROSS PIECE OR WINDLASS OR ANY BANDE FIXED TO THE SHROUDS, IN WHICH BELAYING PINS ARE FIXED; A RANGE OF BELAYING PINS.* E un pezzo o una striscia di legno (Fig. 338) guernita d'un numero di caviglie *m m*, fermata verso il basso delle sartie al bordo del bastimento, per amarrarvi varie manovre correnti, a guisa di tacchetti.

*Rastrelliero.* RATEAU. RATELIER. *A rope-makers rack to warp a rope.* Utensile di corderia. E un pezzo di tavola guernito di sette od otto caviglie di legno, che si dispone nell'officina dove si commettono delle corde minute, per tenere separate le matasse dei fili o legnoli, i quali debbono attortigliarsi insieme per formare le minute corde.

*Rastrelliera di palle.* PETIT PARQUET POUR LES BOULETS DANS LES ENTRE-DEUX DES SABORDS. *Shot-garland.* V. *Parco.*

RAVVICINAMENTO, s. m. RALLIEMENT. *A Rallying.* E l'atto di ravvicinarsi o di riunirsi delle navi di un'armata navale, di una squadra, di una flotta o di un convoglio.

*Segnale di ravvicinamento, di riunione.* SIGNAL DE RALLIEMENT. *A signal to leave off chase or for all cruisers.* È un segnale fatto dal comandante di una squadra o armata navale alle sue navi, o a quelle che sono in crociera che si trovano disperse e lontane, di ravvicinarsi e prendere i loro posti.

RAVVICINARE ( v. a. ) *la terra. Rasare la terra. Accostarsi di nuovo alla terra.* RALLIER LA TERRE. Vuol dire accostarsi di nuovo alla terra, dopo essersi dalla stessa allontanati per qualche tempo.

*Ravvicinare, riunirsi ad un bastimento.* RALLIER UN BATIMENT. *To stand towards a ship.*

RAVVICINARSI, v. n. SE RALLIER. *To rally.*

*Molti bastimenti si sono riuniti, ravvicinati alla squadra.* PLUSIEURS BATIMENS ONT RALLIÉ L'ESCADRE. *Several vessels have stood into the fleet.*

*Noi non ci ravvicinammo che in dieci navi di linea, il giorno dopo la battaglia.* NOUS NE NOUS RALLIAMES QUE DIX VAISSEAUX DE LIGNE LE LENDEMAIN DU COMBAT. *We only mustered ten sail of the line the morning after the action.*

*Ravvicinarsi al vento.* RALLIER AU VENT. *To haul the wind again* or *bring a ship to the wind, after she had yawed to leeward.* E serrare il vento, e governare al più presso, dopo essersi allontanati da questa rotta, per qualche cagione passeggiera.

RAZIONE, s. f. RATION. *Daily allowance.* E la porzione di pane e di vitto giornaliero assegnata ai soldati ed a' marinari.

*Razione di mare. Razione di bordo.* RATION DE MER. RATION DE BORD. E la misurata porzione di viveri e di bevanda che si distribuisce ogni giorno a ciascun marinajo per la sua sussistenza, la cui quantità e qualità sono stabilite da regolamenti.

REALE, s. f. *Galera reale.* GALÈRE RÉALE. *The first of the gallies of spain.* Così chiamasi assolutamente la galera principale di un regno, comandata ordinariamente dal generale. V. *Galera.*

RECAMO, s. m. POULIE DOUBLE. *A double block.* Troclea, taglia con due girelle o raggi che si volgono ne' loro pernuzzi. V. *Bozzello.*

RECLUTA, s. f. RECRUE. LEVÉE DE SOLDATS. *Recruit.* Così chiamansi i soldati e marinaj di nuovo arrolati.

REGGERE ( v. n. ) *alla vela.* SE SOUTENIR A LA VOILE. *To carry sail stiffly.* Si dice di una nave o bastimento che può sostenere, senza sbandare soverchiamente, molta forza di vele spiegate, ciò che dipende dalla costruzione, dallo stivaggio e dalla proporzione nell'ampiezza e altezza delle vele.

REGGIOLE, s. f. pl. Sono nelle galee ripari o tavole che si dispongono sopra i baccalari, acciocchè difendano le guardie, le robe e la gente dal pericolo di cadere in mare.

REGISTRO, s. m. *Nave di registro.* VAISSEAU DE REGISTRE. *A spanish register ship.* Sono navi spagnuole, noleggiate per conto dello stato, per portare le materie d'oro, d'argento e d'altre mercanzie preziose dall'Indie orientali ed occidentali, e dal mare del Sud.

RELASSO. V. *Riposo.*

REMAJO, s. m. Ven. *Remer.* AVIRONNIER. *Oarmaker.* E l'artefice che fa i remi.

REMATA, s. f. COUP D'AVIRON *Stroke of an oar.* E il colpo che dà il remo nell'acqua quando si voga. V. *Palato.*

REMATORE, s. m. *Remigante.* RAMEUR. *A rower.* Rematori sono quelli che muovono i remi per far progredire la barca.

REMBATE, s. f. pl. RAMBADES. *A kind of fore-castle in the row-gallies.* Termine di galera. Sono due palchi o piazze alte dall'una e dall'altra parte della prora nelle galere. V. *Arrembate.*

REMEGGIO. V. *Palamento.*

REMER. Voc. Ven. V. *Remajo.*

REMIGARE, v. a. *Vogare.* RAMER. *To row* or *pull.* E agire coi remi per far progredire il bastimento.

REMIGIO, s. m. E lo spazio tra un banco e l'altro de' remiganti nelle galee.

REMO, s. m. RAMA. AVIRON. *Oar.* Lungo pezzo di legno di faggio, di frassino o d'abete, rotondo a un capo, piatto nell'altro, che serve a promuovere sull'acqua una barca la quale ne ha a ciascun bordo. I remi hanno il loro punto d'appoggio sul capo di banda

della barca, dove vi è per ogouno una caviglia di ferro o di legno, chiamata *scalmo*, e una corda chiamata *stroppo*, la quale fa più giri intorno al remo ed allo scalmo, e lo tiene fermo contro di questo ch'è come il centro intorno al quale si volge. Questa è la più comune maniera di tenere i remi sul bordo. Vi sono però degli altri modi. Alcuni hanno una campanella di ferro per la quale passa lo scalmo, e gli serve di stroppo. Altri non hanno nè campanella nè stroppo, e sono tenuti tra due scalmi piantati vicini, tra i quali si muove il manico del remo.

La parte del remo che si tuffa nell'acqua si chiama la pala: la parte ch'è dentro della barca si chiama il manico o giglione.

Vi sono due maniere di vogare o di maneggiare il remo. Uno è volgendo la faccia verso prua, e tirando a sè il manico del remo, mentre è fuori d'acqua, indi immergendolo alquanto nell'acqua, e poi spingendo il manico con forza verso la prua: così la pala caccia l'acqua verso poppa e fa avanzare la barca. L'altra è di volgere la schiena alla prua, e allora si spinge il manico del remo verso la proa, mentre la pala è fuori d'acqua, indi si tuffa nell'acqua, e si tira a sè con forza il manico. Con ciò si caccia l'acqua verso poppa, e la barca progredisce. Questa maniera è la più usata nelle barche a più remi.

Vi sono anche due maniere di disporre i remi nelle scialuppe, nei battelli e ne' canotti, cioè con i *remi appajati* (AVIRONS A COUPLE. *DOUBLE-BANKED OARS OR SCULLERS*) e *remi di punta* (AVIRONS DE POINTE. *OARS*).

I primi sono disposti regolarmente di rimpetto l'uno all'altro, ed un solo uomo li maneggia tutti e due, o pure ciascuno dei due uomini posti sullo stesso banco ne maneggia uno.

I remi a punta sono disposti in modo che vi è un remo per ciascuno banco alternativamente, uno a babordo, l'altro a tribordo. In questo caso un solo rematore o due sopra ciascun banco maneggiano un remo solo. In questo secondo modo non vi è che la metà del numero de' remi che si potrebbe disporre se fossero appajati. Ma avendo in questa seconda disposizione un manico quasi eguale alla larghezza della barca, prestano un effetto maggiore; poichè i remi appajati non avendo lunghezza di manico, se non che per la metà della larghezza della barca, hanno più corto il braccio sul quale fanno forza di leva.

I remi de' canotti e delle scialuppe sono lunghi da nove sino a diciotto e anche a venti piedi. Quelli delle galere sono lunghi sino a quarantaquattro piedi. Siccome sono più complicati nella loro costruzione di quello che i remi ordinarj, così se ne dà una figura separata e s'indicano le sue parti (Fig. 20).

*a*, *Il girone, giglione* o *manico*. LE GIRON OU MANCHE. *THE HANDLE.*

*d d*, *Il braccio* o *la parte interna*. LE BRAS. *THE ARM OR INNER PART.*

*e e*, *La pala*. LE PLAT OU LA PALE. *THE WASH OR BLADE.*

*b b*, *La maniccia*. LA MENILLE OU MAINTENANTE.

*c c*, *Galavernia*. LA GALAVERNE. Sono pezzi di legno piatti inchiodati ad amendue i lati del manico, per garantirlo dallo sfregamento contro lo scalmo, e per rinforzar questa parte che soffre tutto lo sforzo. Le due galavernie sono legate al remo con due o tre trinche.

L'azione del remo si riduce a quella della leva, ma il centro di moto il quale è variabile, cade sempre nell'intervallo tra lo scalmo e l'acqua. Questo argomento di teoria non appartiene a questo luogo. Vedi Ivan, *Esame marittimo*.

I maggiori bastimenti a remi sono le galare, indi le mezze galera, gli stambecchi, le barche, le feluche, tutti bastimenti del Mediterraneo.

Di rado si fa uso dei remi nelle navi e nelle fragate: se ne imbarcano però due o tre per ogni bordo, della specie e dimensione di quelli di galera, che servono qualche volta a far abbattere, o al governo del bastimento in tempo di calma. Diconsi *remi di nave*. AVIRONS DE VAISSEAU. *SWEEPS.*

L'azione principale e la più frequente de' remi è di far avanzare il bastimento, e di fargli fendere l'acqua con la prua. Per ottenere questo, conviene che la voga sia eguale da amendue le parti, e che il timone ripari l'ineguaglianza. Se si voga con un solo remo, o con più forza da un bordo che dall'altro, la barca si porta al lato opposto a quello dove si voga con forza maggiore.

Oltre l'azione di ramigare, che consiste nello spingere l'acqua verso la poppa, vi sono dei casi ne' quali il remo agisce pel verso contrario, cioè si spinge l'acqua verso la prua, e si chiama *sciare* (SCIER. *TO HOLD WATER*). V. *Sciare*.

Quando si scia da tutti e due i bordi egualmente, si fa andare il bastimento all'indietro, si fa rinculare. Quando si scia da una

una parte sola, si fa volgero la prora dalla stessa parte; o questo volgimonto è piu pronto se nello stesso tempo si voghi sull' altro bordo.

*Portelli de' remi.* SAROADS DES AVIRONS. *ROW-PORTS.* V. *Portelli.*

*Remo di scaloccio* è il remo grosso, come si usa nelle galee, dove sono più uomini allo stesso remo.

*Remo a zenzile* è un remo piccolo che si usa dove sta un uomo per remo.

REMOLINO, s. m. GRAIN DE VENT. GRAIN PESANT. *A HEAVY SQUALL* OR *GUST OF WIND.* Fortuna, nodo o gruppo di venti. Dicesi anche *scionata*, principale spavento de' marinaj. Chiamasi con questo nome una nuvola che arriva precipitosamente, ma che produca, nel poco tempo che dura, un colpo di vento violentissimo, d' ordinario accompagnato da pioggia abbondantissima. Queste scionate sono frequanti particolarmento ne' mari della sona torrida, a segnatamente in vicinanza delle coste. Sono molto pericolose, se sorprendono i bastimenti con tutte le loro vele spiegate; ma i marinaj esperti ne conoscono l' avvicinamento anche la notte, per un nero che apparisce all' orizzonte, e tengono degli uomini pronti alle drizze, alle scotte, agl' imbrogli delle vele alte, per isventarle d' un tratto e imbrogliarle, quando il remolino fa forza sulla nave.

RENDERSI, v. n. *Arrendersi. Darsi per vinto.* SE RENDRE. SE LIVRER. SE DONNER. SE REMETTRE. *TO SURRENDER. TO YIELD.*

RENDEVOS, s. m. *Rendevosse.* RENDEZ-VOUS. Fraso francese molto acconcia a dar la posta a un assegnato luogo per trovarvisi a certo tempo ed ora, e dicesi del luogo stesso. Questa voce, tuttochè alquanto strana, è in uso presso varie nazioni, non trovandone altre più propria nei loro rispettivi linguaggi.

RENOSO, add. Pieno di rena; di qualità di rena; che tiene di rena. SABLONNEUX. *SANDY.*

RESINA, s. f. RÉSINE. *ROSIN.* Liquore viscoso che si ricava dal pino, dall' abete, dal cipresso e dagli alberi di questa specie. La resina è di due sorte, cioè liquida e secca. V. *Ragia. Catrame. Pece.*

RESINOSO, add. RÉSINEUX. *OF ROSIN* OR *LIKE TO IT.* Si dice di alcuni legni che abbondano di questo liquore.

RESTARE, v. n. RESTER. *TO REMAIN. TO BEAR.*

*La nave restò sei ore incagliata sul banco.* LE VAISSEAU RESTA SIX HEURES ÉCHOUÉ SUR LE BANC. *THE SHIP REMAINED SIX HOURS ON SHORE UPON THE BANK.*

*Il comandante resta in panna per aspettare il convoglio.* LE COMMANDANT RESTE EN PANNE POUR ATTENDRE LE CONVOI. *THE COMMODORE CONTINUES LYING TO¢ TO WAIT FOR THE CONVOY.*

*La squadra restò per tre settimane in bonaccia sotto la linea.* L'ESCADRE RESTA TROIS SEMAINES EN CALME SOUS LA LIGNE. *THE SQUADRON LAY BECALMED FOR THREE WEEKS UNDER THE LINE.*

*Restammo quasi perduti sulla costa sin che durò la gruppata di vento.* NOUS RESTAMES EN PERDITION SUR LA COTE PENDANT LA DURÉE DU COUP DE VENT. *WE WERE IN THE MOST IMMINENT DANGER* OF *BEING CAST AWAY ON THE COAST WHILE THE GALE LASTED.*

*La Venere resta all'ancora per raccogliere gli uomini della squadra che sono in terra.* LA VÉNUS RESTE AU MOUILLAGE POUR RAMASSER LES HOMMES DE L'ESCADRE QUI SONT A TERRE. *THE VENUS REMAINS AT ANCHOR TO PICK UP THE PEOPLE OF THE FLEET THAT ARE A SHORE.*

*La nostra divisione resterà in crociera sino all'equinozio.* NOTRE DIVISION RESTRRA EN CROISIÈRE PENDANT L'ÉQUINOXE. *OUR DIVISION WILL REMAIN CROIZE DURING THE EQUINOX.*

*Da qual parte restano quelle vele incognite?* OU NOUS RESTENT CES VOILES INCONNUES? *HOW DO THOSE STRANGE SAIL BEAR?*

*Un bastimento ci resta, ci sta di traverso, e due all'anca di babordo, uno diritto per prua, un altro per la grua di tribordo, e tre per poppa.* UN BATIMENT NOUS RESTE PAR LE TRAVERS, ET DEUX PAR LA HANCHE DE BABORD, UN DROIT DE L'AVANT, UN AUTRE PAR LE BOSSOIR DE TRIBORD, ET TROIS DE L'ARRIÈRE. *ONE VESSEL IS ON THE LARBOARD BEAM, TWO UPON THE LARBOARD QUARTER, ONE RIGHT AHEAD, ANOTHER UPON THE STARBOARD BOW AND THREE A-STERN.*

*Secondo la stima, il capo Finisterre ci resta al Sud Ovest nella distanza di ventitre leghe.* SELON L'ESTIME, LE CAP FINISTERRE NOUS RESTE AU SUD-OUEST A LA DISTANCE DE VINGT-TROIS LISUES. *BY OUR RECKONING, CAPE FINISTERRE BEARS SOUTH-WEST DISTANCE FROM THREE AND TWENTY LEAGUES.*

*Restare sul mare.* Continuare la navigazione. RESTER A LA MER. *TO REMAIN AT SEA.*

*Restare all'ancora.* RESTER A L'ANCRE. *TO REMAIN AT ANCHOR* OR *TO LAY FAST.*

*Restare quasi a picco, mezzo a picco.* RESTER A LONG PIC, A PEU PRÈS DE PIC. *TO RIDE*

SHORT AT ALONG PEAK. Si dice quando l'ancora non è interamente a picco, ma si lascia alla gomona qualcha lunghezza.

*Restare a picco.* RESTER A PIC. *To REMAIN A PEAK* OR *UP AND DOWN.* Significa restare coll'ancora a picco, o sia con la gomuoa a perpendicolo.

*Restare a secco di vele.* RESTER A SEC DE VOILES. *To CONTINUE UNDER BARE POLES.*

*Restare a secco sulla riva.* RESTER A SEC SUR LE RIVAGE. *To REMAIN HIGH AND DRY A-GROUND.* Questo accade per mancanza di acqua sopra il fondo.

*Restare indietro per inferiorità di marcia.* RESTER DE L'ARRIÈRE PAR INFÉRIORITÉ DE MARCHE. *To REMAIN A-STERN THROUGH THE INFERIORITY OF SHIP'S SAILING.*

*Restare indietro per difendere, per coprire un convoglio.* RESTER DE L'ARRIÈRE POUR COUVRIR UN CONVOI. *To REMAIN A-STERN FOR THE PROTECTION OF A CONVOY.*

*Restare con giù le brande.* RESTER EN BRANLE-BAS. *To KEEP THE HAMMOCKS STOWED, AND THE SHIP CLEAR FOR ACTION.* Questo accade per continuare lo stato di difesa.

*Restare in osservazione davanti a un porto.* RESTER EN OBSERVATION DEVANT UN PORT. *To REMAIN OFF A PORT, WATCHING THE ENEMY'S MOTIONS WITHIN.*

*Restare in possesso d'una presa.* RESTER EN POSSESSION D'UNE PRISE. *To REMAIN IN POSSESSION OF A PRIZE.*

*Restare in presenza del nemico.* RESTER EN PRÉSENCE DE L'ENNEMI. *To REMAIN IN SIGHT OF THE ENEMY.*

*Restare in una stazione.* RESTER EN STATION. *To REMAIN ON A PARTICULAR STATION.*

*Restare sotto la bordata di una nave.* RESTER SOUS LA VOLÉE D'UN BATIMENT. *To REMAIN CLOSE UNDER A SHIP'S GUNS.*

*Restare sotto il fuoco di una fortezza.* RESTER SOUS LE FEU D'UN FORT. *To REMAIN EXPOSED TO THE FIRE OF A FORT.*

*Restare sulla rada per adunare un convoglio.* RESTER SUR LA RADE POUR RAMASSER UN CONVOI. *To REMAIN IN A ROAD-STEAD, IN ORDER TO COLLECT A CONVOY.*

RETE ( s. f. ) *d' impagliettatura.* FILET DE BASTINGAGE. *NETTING. QUARTER, WAIST, AND FORE-CASTLE NETTING; AND PAINTED CLOTHS. THE ACT OF BARRICADING A SHIP.* È un' intrecciatura di funi e simili che si fa attorno al vascello, sostenuta dalle battagliole, per riparo da' combattenti.

*Rete.* FILET. *NET. Rete da pesca.* FILET DE PECHE. *FISHING-NET.*

RETROGUARDIA, s. f. ARRIÈRE-GARDE. *REAR-DIVISION.* E una delle tre parti o divisioni di un' armata navale cha va dopo le altre o alla sinistra o a sottovento. Il terso ufficiale generale è quello che comanda la retroguardia. Vi sono dell' evoluzioni nella quali la retroguardia diventa per un tempo la vanguardia; cioè, essa si trova marciar la prima nell'ordine di battaglia.

RIBADIMENTO, s. m. E l' aziona di ribadire. V. *Ribadire.*

RIBADIRE, v. a. *Ribattere.* RIVER. CLAVETTER UNE CHEVILLE SUR VIROLE. *To CLINCH.* E ritorcere la puota d' un chiodo e ribatterla inversa il suo capo e nella materia confitta, acciocchè non possa allentare e stringa più forte. Se il perno o chiodo è munito di giavetta, allora il ribadimento si fa con essa.

RIBALZARE, v. a. E l' aziona di montare il banco vogando, abbassando molto il girone, e cadere con gran forza.

RIBALZO, s. m. REBONDISSEMENT. *REBOUND.*

RIBANDARE, v. a. TOURNER. *To TURN THE COURSE.* È rimettera all' altro bordo; rivoltarsi a un altro lato col bastimento.

RIBOLLA, s. f. Voc. Ven. *Manovella del timone.* V. *Agghiaccia. Timone.*

RIBOLLIO. V. *Rimpotio.*

RIBORDO, s. m. *Torelli.* GABORD. *THE GARBOARD-STREAK.* È il primo e secondo ordine di tavole che si pongono più vicine alla chiglia, per fare la bordatura d' un vascello. Il ribordo regna in tutta la lunghezza della nave, dalla ruota di prua a quella di poppa.

RIBUTTI (s. m. pl.) *del mare. Relitti del mare.* ÉPAVES. *WRECK OR WHATEVER IS CAST OR WRECKED A-SHORE BY WAVES, AND HAS NO OWNER.* Si nominano così tutti gli effetti che il mare spinge e getta ai lidi, che trovansi sulle riva, e non sono reclamati da verun legittimo proprietario.

I pesci che vengono a perdersi ed investire, o cha sono spinti dalla violenza dei fiotti sui bordi del mare, sono anch' essi in questo numero. Il diritto naturale, che dà al primo occupante i pesci che si pescano e si predono nelle acque, cessa a riguardo di questi, atteso che non è per effetto di veruna industria che il primo occupante possa averli in suo possesso: ma questa clausola non riguarda, per l' ordinario, se non che i pesci più grossi o i pesci di molto grasso, come sono le balene, i delfini, le foche u vitelli marini, i tonni ed altri, investiti e arrenati sulle spiagge del mare, i quali debbono essere divisi come ributti del mare, e

come tutti gli altri effetti così gettati dal mare.

I delfini, storioni, salamoni e le trote sono, per eccezione, dichiarati nelle ordinanze pesci regj, e appartenenti al re quando si fossero trovati arrenati sul bordo del mare. Questi ributti del mare si chiamano anche VARECH nella Normandia.

RIBUTTO, s. m. *Scarto*. REBUT.

*Di ributto, di scarto, di rifiuto.* DE REBUT. *Refuse* OR *unfit for service.*

Il legname, le munizioni navali ecc., assoggettate ne' porti ad una rigorosa ispezione e ad una severa verificazione, fatta dalle persone incaricate dell' amministrazione, in presenza del mercante o fornitore, si ributtano e si scartano, se non sono giudicate atte al servizio pubblico.

*Legname di ributto, di rifiuto.* BOIS DE REBUT. *Refuse wood* OR *refuse timber.* Sono pezzi di legname i quali, presentati dal fornitore all' accettazione degli ufficiali d' amministrazione, per la costruzione delle navi in un porto dello stato, sono giudicati aver qualche vizio o difetto che li rende non atti a questo servizio. Tali pezzi però qualche volta sono buoni ad altri usi, o risecando la parte marcita o viziata, o segandoli di nuovo ecc.

RICALCATORE, s. m. *Bottipalle.* REFOULOIR. *The rammer of a cannon.* È un' asta di legno, ad una delle cui estremità è unito un pezzo cilindrico parimente di legno, del diametro del cannone, cui serve per caricarlo battendo sopra la polvere e palla. Si accostuma di mettere all'altra estremità della stessa asta la lanata che serve per pulire il cannone. V. *Calcatore. Lanata.*

RICETTO, s. m. RECETTE. *Reception of stores.* È la visita e la verificazione che si fa dei lavori, delle munizioni e delle mercanzie ne' porti dello stato, per riconoscere le loro qualità, per accettarle ne' magazzini dello stato e per il servizio, quando siano trovate buone. Questa operazione si fa dai principali ufficiali dell'amministrazione, dal guardamagazzini, dal controllore, in presenza del fornitore.

*Di ricetto.* DE RECETTE. Si dice che una mercanzia è di ricetto, quando è trovata di buona qualità ed atta al servizio.

RICIDERE, v. a. COUPER. TRANCHER. *To cut. To cut out* OR *to cut down.* Significa tagliare, segare di traverso.

RICOGNIZIONE, s. f. RECONNOISSANCE. *Reconnoitring.* È l' atto di riconoscere una nave per qualsivoglia oggetto.

*Segnali di ricognizione.* SIGNAUX DE RECONNOISSANCE. *Reconnoitring signals.* È una istruzione ed una serie di segnali reciproci che si danno in tempo di guerra a tutte le navi di una nazione, per potersi riconoscere come amiche quando s' incontrano in mare, e per non compromettersi con un nemico di forze superiori.

Il bastimento di forza minore, primo di avvicinarsi ad una squadra o ad una nave che abbia in vista, fa un primo segnale cui gli altri rispondono con un altro segnale, egualmente indicato nelle istruzioni di tutte le navi della stessa nazione; e dopo aver così cambiati diversi segnali, e d' aversi risposto gli uni agli altri, si ravvicinano e si riuniscono senza timore.

È facile intendere di quale conseguenza egli sia che le istruzioni relative a questi segnali non cadano in mano del nemico.

Si chiama *di ricognizione* un oggetto rimarchevole in terra, per mezzo del quale si riconosce facilmente il luogo dove si trova il bastimento quando si viene dal mare. Per esempio, la torre dell' isola d'Ovessant è una bella ricognizione quando si viene a Brest.

RICOLMI (s. m. pl.) *del mare.* LAISSES DE LA MER. Sono le terre ed i fanghi che il mare getta sulle rive, e che alla lunga formano i banchi i quali ammonticchiandosi ed alzandosi col tempo, si consolidano e fanno in seguito come piccole dighe o argini che si oppongono alle piccole onde del mare.

RICONOSCERE, v. a. RECONNOITRE. *To reconnoitre.*

*Riconoscere la terra* (RECONNOITRE LA TERRE. *To reconnoitre the land*) vuol dire osservare la sua situazione e la sua figura, per sapere qual ella sia, quando si ritorna dal viaggio.

*Riconoscere una nave.* RECONNOITRE UN VAISSEAU. *To approach a vessel in order to discover her force and of what nation she is.* È quando si vuole avvicinarsi ad una nave per esaminarla, onde sapere di qual forza ella sia e di quale nazione.

In una squadra o armata navale, il comandante fa segnale ad una o a più fregate, di andare a riconoscere le navi incognite che sono a vista.

RICORRERE (v. a.) *un paranco.* REPRENDRE UN PALAN. *To overhaul a tackle. To fleet a tackle.* È allontanare la due taglie, quando, per azione della vetta o tirante e pel suo passaggio nei raggi, esse si sono

avvicinate di troppo, ed il paranco non può più agire. Perciò bisogna mollare o ripassare la vetta, raccorciando l'amante della taglia superiore, ravvicinandola al punto dove è formata, o pure abbassare la taglia inferiore al gancio del paranco, verso l'oggetto o peso sul quale debb'essere applicata.

*Ricorrere la gomona.* POMOYER LE CABLE. PASSER LE CABLE AVEC LA CHALOUPE. *To undersrun the cable.* È visitare palmo a palmo la gomona con la scialuppa per riconoscere se vi siano difetti o viziature.

RICOSTEGGIARE, v. n. COTOYER DERECHEF. *To coast again.* Significa scorrere di nuovo navigando le coste marittime.

RICUSARE, v. n. REFUSER. *To scant* OR *head.*

*Il vento ricusa.* LE VENT REFUSE. *The wind scants.* In una nave che va al più presso si dice che il vento ricusa quando egli si rangia sul davanti o soffia per una direzione che fa un angolo più acuto con la prora, e non permette più di seguire la stessa rotta, ma obbliga ad allontanarsene della stessa quantità, o per un angolo eguale a quello con cui il vento ricusa.

Si dice allora che *il vento ricusa di una, di due quarte ecc.* LE VENT REFUSE D'UN, DE DEUX QUARTS etc.

*Ricusar di virare.* REFUSER DE VIRER. *Nave che ricusa di virare.* VAISSEAU QUI REFUSE DE VIRER. *A ship which would not come to wind* OR *which would not stay, in tacking.* È una nave che non si presta alla manovra per virare di bordo col vento davanti, o per virare dalla parte di sopravvento e mutar rotta.

Quando una nave ricusa di virare, la sua prora, dopo essersi disposta quasi nella direzione del vento, ritorna sul medesimo bordo a cui era per l'innanzi. Questo accade per due cagioni; o per errore di quello che comanda la manovra, o per lo stato del mare agitato con onde elevate, le quali rispingano la prora pel verso contrario dell'evoluzione che si vorrebbe fare. Quest'effetto si debbe prevedere; nel qual caso si debbe virare col vento in poppa, cioè fare il giro per la parte di sottovento. V. *Virare di bordo.*

RIDOSSO (A), avv. Si dice che un porto è a ridosso, cioè, è difeso dal Libeccio o da altro vento, per indicare ch'egli è difeso da tal vento, ed è situato in maniera che il Libeccio o simile non vi ha forza.

RIEMPIMENTO, s. m. *Riempimento fra gli scarmotti della polena.* REMPLISSAGE ENTRE LES JOUTEREAUX. FRISE DE L'ÉPERON. *Naval wood* OR *filling pieces between the cheeks of the head.* Sono que' pezzi di legno che si dispongono negl'intervalli tra i membri delle navi per formare un ripieno ed un tutto dello sperone della nave.

*Coste di riempimento.* COUPLES DE REMPLISSAGE. *Filling-frames.* Sono i legni, conformati a guisa di coste, che s' interpongono tra le coste vere, per dare robustezza all'insieme del corpo della nave.

*Riempimento.* REMPLISSAGE. *Dead-wood* OR *any piece of timber employed to fill up a vacancy, in ship building.* Si chiamano generalmente *riempimenti* e *riempitori*, nella costruzione delle navi, que' legni collocati per occupare l'intervallo tra i membri principali; per esempio, i legni posti tra il bracciuolo della ruota di poppa e gli ultimi forcacci di poppa ed il paramezzale, sono di riempimento.

Chiamansi *coste di riempimento* (Ven. *Corbotti.* COUPLES DE REMPLISSAGE. *Filling-timbers*), per opposizione alle coste di levata od once, quelle che si collocano negl' intervalli che restano tra dette once nella costruzione. V. *Coste* e *Costruzione.*

RIEMPITORI, s. m. pl. PIÈCES DE REMPLISSAGE. *Filling-timbers.* V. *Riempimento.*

RIENTRATA, s. f. RENTRÉE. *Rientrata del bordo o delle opere morte di una nave.* RENTRÉE D'UN VAISSEAU OU DES ŒUVRES MORTES D'UN VAISSEAU. *Tumbling-home of the top-timbers* OR *housing in.* È la curvatura rientrante od all'indentro delle parti superiori delle coste superiori, per cui si diminuisce nell'alto la larghezza dalla nave.

La quantità di questa rientrata o diminuzione di larghezza si misura dalla testata dello scarmo della costa maestra sino ad una linea verticale, tangente alla parto più gonfia della stessa costa, cioè al forte della nave.

La rientrata è utile per alcuni riguardi, e sino ad un certo segno: essa procura maggiore solidità e sostegno alle parti superiori della nave, e previene e resiste alla tendenza che hanno di allontanarsi e slegarsi più di ciò che farebbero se i bordi fossero perpendicolari. Oltre ciò, per la diminuzione di larghezza della nave nell'alto, i ponti superiori ed i castelli hanno i loro bagli di minore lunghezza, e quindi la nave è più leggiera di legname nella sua parte più alta, lo che è favorevola alla stabilità.

La rientrata contribuisce ancora a dare della grazia e del garbo alle opere morte della nave.

Si pretende che la rientrata sia stata inventata dagl' Inglesi per ischivare gli arrembaggi i quali, per l' impetuosità dei Francesi, erano loro sommamente sfavorevoli; e che i Francesi siano stati mal accorti nell' imitarli, ed anzi nel superare in ciò le misure della costruzione inglese. Quest' asserzione però sembra mancante di prove, 1.° perchè è ben difficile di figurarsi dalle navi a due ed a tre batterie, senz' alcuna rientrata; ed anche i disegni o modelli che si hanno di navi francesi del secolo passato, le rappresentano con più o meno di rientrata; 2.° i costruttori francesi non furono mai imitatori degl' Inglesi, e gli hanno sempre soperati nell'arte di costruire navi; per confessione di questa stessa nazione; 3.° si può andare all' arrembaggio non ostante la rientrata.

Inoltre si sa che la maniera più vantaggiosa di arrembare è d' impegnare con le grandi sartie il bompresso della nave nemica, la di cui batteria diviene in questo modo inutile, mentre quella della nave che abborda può cannoneggiare la nemica per tutta la sua lunghezza. Gli assalitori entrano pel bompresso della nave attaccata, quando i castelli di questa sono già sguerniti di tutta la moschetteria.

Ancorchè non si possa convenire con quelli che, dietro idee poco mature, pretendono che fosse utile sopprimere affatto la rientrata, egli è però certo che sovente si eccede nella diminuzione della larghezza della nave nel suo alto o nella curvatura al di dentro, la quale nelle grosse navi fu portata sino a cinque e sei piedi da ciascun fianco.

L' inconveniente della troppo grande rientrata è palese: si diminuisce di troppo lo spazio nell' alto della nave: si renda incomodo l'alloggio dell'equipaggio, come anche il servizio dell' artiglieria: le sartie degli alberi bassi restano meno distanti da un fianco all' altro, e fanno col loro albero un angolo troppo acuto, per conseguenza lo sostengono con forza minore. I colpi di mare introducono più facilmente l' acqua nella nave mediante la curvatura rientrante, in vece di respingerli.

Inoltre la nave che ha troppa rientrata, in vece di avere della grazia, come si ricerca, ha d'ordinario una figura spiacevole e di cattivo gusto.

RIFACIMENTO, s. m. Refonte. *A thorough repair.* E l' operazione di rifabbricare un bastimento.

RIFARE (v. a.) *una nave. Ricostruire una nave. Rifabbricarla.* Refondre un vaisseau. *To rebuild a ship* or *to give her a thorough repair.* E un' operazione per cui, dopo aver fatto entrare un vecchio bastimento in un bacino, o averlo tirato a terra, si mutano quasi totalmente i suoi pezzi di legname che sono marciti, dalla chiglia sino al discolato e al coronamento, sostituendo ai pezzi vecchi de' pezzi sani o di buon legno, luchiodandoli e unenduli, come erano prima, in modo da conservare al bastimento perfettamente la forma sua primitiva: In somma è un raddobbo compiuto.

Questa operazione però non è in verun modo economica, ed è molto miglior consiglio fare o costruire su i cantieri un bastimento nuovo, sul piano stesso del vecchio, del quale se si crede di doverlo imitare, si può avere esattamente la forma ed il garbo.

RIFASCIARE, v. a. Fourrer une seconde fois. *To furr again.* E fasciar di nuovo, o anche semplicemente fasciare.

RIFENDERE, v. a. *Fendere di nuovo.* Refendre. *To cleave, to split,* to cut or *divide in two.* Significa tagliare per lunghezza, o propriamente segare asse o pancone per lungo: è il contrario di *ricidere.*

RIFLUSSO (s. m.) *del mare.* Ebbe ou jussant ou reflux. La marée descendante. *The ebb-tide. Reflux.* È il decrescere delle acque del mare dopo essero cresciute pel flusso.

*Il principio del riflusso.* Le commencement de l'ebbe. *The beginning of the ebb.*

*Mezzo riflusso.* Demi-reflux. *Half ebb-tide.*

*Fine del riflusso.* Fin de l'ebbe. *The end of the ebb-tide.*

*Esservi riflusso.* Il y a ebbe. *To ebb, the tide ebbs* or *falls.* V. *Marea.*

RILEVARE, v. a. Relever. *To relieve, to spell, to set.*

*Rilevare l'uomo dello scandaglio.* Relever l'homme de la sonde. *To spell the lead.* Vuol dire rilevare, sapere quanto fu lo scandaglio, o pure dargli la muta.

*Rilevare il timoniere.* Relever le timonier. *To relieve the helm.* Vuol dire rilevare, sapere la posizione del timone.

*La variazione ci rileva dalla deriva.* La variation nous relève de la dérive. *The variation makes up for our lee-way.*

*Bisogna far forza di vele per rilevarci della costa*, cioè per allontanarci dalla costa. IL FAUT FORCER DE VOILES POUR NOUS RELEVER DE LA COTE. *WE MUST CARRY A PRESS OF SAIL TO BEAT OFF THE COAST.*

*Rilevare il quarto o la guardia.* RELEVER LE QUART OU LA GARDE. *To RELIEVE THE SEA-WATCH OR THE ANCHOR-WATCH.* Significa dare il cambio alla guardia.

*Rilevare un bastimento affondato.* RELEVER UN BATIMENT COULÉ. *To WEIGH A VESSEL THAT IS SUNK*, Vuol dire rimetterlo a galla.

*Rilevare un bastimento incagliato.* RELEVER UN BATIMENT ÉCHOUÉ. *To BRING A SHIP AFLOAT, AFTER HAVING LAIN AGROUND.*

*Rilevare un bastimento o una squadra.* RELEVER UN BATIMENT OU UNE ESCADRE. *To RELIEVE A SHIP OR A SQUADRON*, È vederla in certa distanza, riconoscerla.

*Rilevare un oggetto con la bussola.* RELEVER UN OBJET AVEC LA BOUSSOLE. *To SET AN OBJECT BY THE COMPASS.* È determinare a qual punto della bussola corrisponda la posizione di un oggetto.

*Rilevare un' ancora.* RELEVER UNE ANCRE. *To WEIGH AN ANCHOR AGAIN.* Vuol dire alzare un' ancora per gittarla in altro luogo. Vuol dire altresì ricuperare un' ancora che si era perduta o che fu abbandonata.

*Rilevare una costa.* RELEVER UNE COTE. *To SURVEY A COAST. To TAKE THE BEARING OF A COAST OR SHORE, TO SET THE LAND.* È prendere in disegno l'andamento e le particolarità della costa, mostrandone le apparenze secondo che si vede da varj punti sul mare.

*Rilevare una centinelle.* RELEVER UNE SENTINELLE. *To RELIEVE A SENTRY.* È darle il cambio.

RILIEVO, s. m. *Rilevamento.* RELÈVEMENT. *BEARING.* Per rilievo s'intendono le osservazioni che si fanno sul mare di varj oggetti.

*I rilievi che abbiamo fatto non ci lasciano cosa alcuna da desiderare.* LES RELÈVEMENS QUE NOUS FIMES NE LAISSENT RIEN A DÉSIRER. *THE BEARING WE TOOK WERE AS SATISFACTORY AS WE COULD DESIRE.*

*Rilievo di una costa.* RELÈVEMENT D'UNE COTE. *SURVEY OF A COAST.* V. *Rilevare.*

*Rilievo del ponte della nave.* RELÈVEMENT DU PONT. *THE SHEER OF A SHIP'S DECK OR THE GRADUAL SPRING OF THE DECK AFORE AND ABAFT.* V. *Alunamento. Tonsura.*

RILINGA. V. *Ralinga.*

RIMBATTO, s. m. *Rimbattone di vento. Vento in faccia.* VENT DEVANT. *HEAD TO WIND.* È quando, facendo vela con vento disteso, il vento dà ad un tratto nella vele dalla parte contraria.

RIMBURCHIO. V. *Rimurchio.*

RIMETTERE (v. a.) *il vento nella vela.* REVENTER UNE VOILE. *To FILL A SAIL AGAIN.* È quando si vuol far servire di nuovo una vela, dopo ch' essa ha sbattuto, o ch' è stata col vento sulla faccia anteriore, ad a collo dell' albero.

*Rimettere a galla un vascello. Scagliarlo.* DÉCHOUER UN VAISSEAU. RELEVER UN VAISSEAU ÉCHOUÉ. *To HAUL A SHIP OFF FROM THE SHORE, TO GET HER OFF FROM THE GROUND.* Significa disimpegnare un vascello dal fondo in cui è incagliato, e farlo ritornare galleggiante. V. *Rilevare.*

RIMONTARE, v. a. e n. REMONTER. *Rimontare un fiume coll' ajuto della marea.* REMONTER UNE RIVIÈRE A L'AIDE DE LA MARÉE. *To TIDE IT UP.*

*Rimontare al vento.* REMONTER AU VENT. *To SAIL UP TO WINDWARD.* È quando, ne' paraggi de' venti alisei e de' monsoni e venti regolati, si va da un paese ad un altro situato sopravvento. Questa navigazione si fa a punta di bolina, e richiede de' bastimenti che possano andare assai stretti al vento. Così quando si va da s. Domingo alla Martinica, o dalla Martinica alla Cajenna, si rimonta.

*Rimontare una costa o lungo una costa.* REMONTER UNE COTE OU LE LONG D'UNE COTE. *To SAIL UP THE COAST.* È andare verso l' alto della costa, cioè, verso la parte ch' è più a sopravvento, o verso quella ch' è più addentro nelle terre.

Così si rimonta la costa del Coromandel, quando si va dall' isola di Ceylan a Bengala. Si rimonta la costa di Malabar, andando da Capo Comorin a Surate. Si rimonta la costa di s. Domingo, quando si va dal molo di s. Nicola al Capo, o dal Capo a Samana.

*Rimontare il timone.* REMONTER LE GOUVERNAIL. *To HANG UP THE RUDDER.* È rimettere il timone ne' suoi gangheri, dai quali si fosse levato o smontato.

RIMPALMARE, v. a. *Spalmare.* POISSER. *To CAULK A SHIP.* Si dica delle navi che e' impeciano.

RIMPECIARE, v. a. *Impeciare di nuovo.* POISSER DE NOUVEAU. *To PITCH AGAIN. To DO OVER WITH THE PITCH AGAIN.*

RIMPOTIO, s. m. *Risacca. Ribollio.* Ven. *Antimama.* RESSAC. *SURF.* È una piccola maretta molto frequente ed incomoda che si fa sentire talvolta anche in porto. I più dicono *risacca.*

RIMURCHIARE, v. a. *Rimburchiare.* REMORQUER. *To tow.*

*Rimurchiare una nave* ( REMORQUER UN VAISSEAU. *To tow a vessel or take her in tow* ) è darle il rimurchio, cioè strascinarla dietro a sè per farla avanzare, mediante un cavo chiamato *rimburchio* o *cavo di rimburchio*.

RIMURCHIO, s. m. *Rimorchio. Rimburchio.* REMORQUE. *Towing.*

*Gherlino o cavo di rimurchio.* GARLIN ou CABLE DE REMORQUE. *Tow-rope.* E un cavo ferte per mezzo del quale un bastimento, avendo una marcia superiore ad un altro ch' è più tardo od è reso tale perchè restò sguernito, lo trascina dietro di sè.

Per dare il rimurchio ad un bastimento, esso si avvicina, gli si getta un gavitello che si è annodato ad una fune, all' estremo della quale è annodato un gherlino che debbe servire di rimurchio: la nave che debbe prendere il rimurchio afferra il gavitello, tira a sè la fune, e con questa il gherlino che si amarra con più volte alle bitte. L' altro estremo del gherlino si lega fortemente all' albero di maestra, od a quello di mezzana del bastimento che dà il rimurchio, e passa per uno de' portelli di s. Barbara.

Una nave si fa rimurchiare qualche volta dalla sua scialuppa e lance, per guadagnar cammino in tempo di calma, per allontanarsi da qualche pericolo a da una costa, sulla quale si trovi portata dalla correnti. Le fregate danno rimurchio alle navi sguernite dal combattimento.

RINCULARE, v. a. *Racculare. Indietreggiare.* RECULER. *To recoil, to draw back.* Vuol dire arretrarsi, farsi o tirarsi indietro, e dare indietro senza voltarsi. Si dice particolarmente de' cannoni e loro carrette che retrocedono nello sparo.

RINCULATA, s. f. *Rinculamento.* RECUL. *A recoil, recoiling or giving back.*

RINFODERA, s. f. SOUFFLAGE. *A sort of thick sheathing put on a ship's bottom.* È l' operazione di rinfoderare un bastimento. V. *Rinfoderare.*

RINFODERARE (v. a.) *una nave.* SOUFFLER UN VAISSEAU. *To sheath a ship.* È l' operazione che si fa ad una nave, la cui costruzione sia stata fallata, a che, non essendo abbastanza piena alla linea d' acqua e sul davanti, non regge alla vela. Questa *rinfodera* è un aumento di grossezza e larghezza che si procura alla nava per mezzo di nuovo fasciame inchiodato sul vivo della stessa, e si applica da circa un piede sopra la linea d'acqua, discendendo e diminuendo la grossezza delle tavole successivamente di un quarto di pollice, sicchè al fondo si uniscano senza risalto a quelle del bordo. Questa è una rinfodera semplice.

*La rinfodera sopra tacchetti* ( LE SOUFFLAGE SUR TAQUETS. *A thick sheathing upon cleats or wedges* ) si fa quando occorre di dare al davanti della nave ed alla sua sezione d'acqua un aumento maggiore di larghezza o di gonfiamento di quello che potrebbero procurarle le tavole semplicemente aggiunte ed inchiodate sul fasciame, onde rendere l'opera più leggiera. Questa rinfodera consiste in alcuni pezzi di scarmi o tacchetti inchiodati sul vivo della nave a certe distanze, sopra i quali si appoggiano le asse di rinfodera.

RINFORZARE, v. a. RENFORCER. *To reinforce, to strength en.* È accrescere la forza.

*La nostra squadra è rinforzato di tre navi di linea.* NOTRE ESCADRE EST RENFORCÉE DE TROIS VAISSEAUX DE LIGNE. *Our squadron is reinforced by three sails of line.*

*Rinforzare un pennone* ( RENFORCER UNE VERGUE. *To strengthen a yard* ) vuol dire fortificarlo, s' è debole, con qualche lapazza ed alcune trinche.

RINFORZO (s. m.) *di tela.* RENFORT DE TOILE. *Tabling.* Ogni pezzo di tela che si addoppia sulla vela, si chiama *rinforzo*; come sono le binde da' terzeruoli, delle testate, le batticoffe, le patte delle vele ecc. Ciò si fa o per dar loro forza onde sostenere l'azione delle manovre che sono loro annesse, o per isminuire lo sfregamento cui sono soggette: sono parimente rinforzi le corde che sono cucite ai loro margini.

*Rinforzo di vele* ( RENFORT DE VOILES ) si dice quando se ne aumenta il numero, per aumentare la velocità della corsa. V. *Vela.*

RINFRESCARE, v. a. RAFRAICHIR.

*Rinfrescare i cannoni.* RAFRAICHIR LES CANONS. *To cool the guns.* E un modo di temperare e moderare il calore de' cannoni, quando hanno fatto un certo numero di tiri. Si bagnano d' acqua fresca per di fuori e per di dentro, strofinandoli per di fuori con una frettazza bagnata, e per di dentro con una lanata o spazzatojo molle d' acqua, sino al fondo dell' anima. Questa pratica però, riguardata come viziosa, è vietata dai regulamenti di marina, perchè è atta a fare che i pezzi si fendano. Alcuni per questa

operazione si servono dell' aceto mescolato con acqua, lo che è anche peggio.

*Rinfrescare la gomona. Rinnovare la fodera della gomona.* RAFRAICHIR LE CABLE. RAFRAICHIR LA FOURRURE DU CABLE. *To FRESHEN THE HAUSE.* E ritirare alquanto la gomona nella nave per rinnovare la fodera in quella parte ch'era nelle cubie, a che può essere stata danneggiata dallo strofinamento.

Si debbe avere particolarmente quest' attenzione, quando la nave è ancorata e che in un tempo burrascoso e mar grosso, col beccheggio che imprime al bastimento, produce nella gomona un continuo e vivo sfregamento contro le cubie.

*Rinfrescare la legatura della gomona.* RAFRAICHIR L'ÉTALINGURE DU CABLE. E disfarla e cambiarne la fodera.

Si rinfrescano ancora gli amanti delle drizze e d' altri cavi di manovra, filandone un poco, onde non resti costantemente e per lungo tempo la stessa parte sulla taglie a soffrire lo sfregamento e la pressione.

RINGORGO, s. m. *Rigurgito. Rincollo. Ringorgamento.* REGORGEMENT. RECONFLEMENT. *A SWELLING UP WATERS. THE OVER-FLOWING OF WATER.* E il rigonfiamento dell'acqua; il cui corso sia arrestato da qualche impedimento, o attraversato nella sua direzione da un'altra corrente.

RINZEPPARE, v. a. *Metter zeppe. Rinzaffare. Nuovamente inzeppare.* CALFEUTRER. AFFERMIR AVEC DES COINS. *To STOP WITH WEDGES.* E aumentare o ribattere le zeppe per fermare saldamente qualche oggetto.

RIPAGGIO, s. m. *Diritto di ripaggio.* DROIT DE QUAI *ou* QUAYAGE. *WHARFAGE.* E una retribuzione che si dà all'uomo incaricato di fare la guardia, e impedire che non sia derubato alcun effetto depositato sulla riva. Dicesi anche *diritto* o *dazio di ripaggio* quello che si paga per la manutenzione e riparazione della ripa.

RIPIGLIARE (v. a.) *una sartia, uno straglio.* REPRENDRE UN HAUBAN, UN ÉTAI. *To FLEET A SHROUD* OR *A STAY.* S' intende accorciarli quando si sono allungati a segno di non lasciar l' intervallo necessario tra la bigotta della corda o quella della landa, onde arridare all' uopo lo straglio o la sartia. Per fare quest' operazione, la quale non è già praticata perchè si provedono gli allungamenti delle corde, conviene disfare tutte le allacciature e rifarlo, attaccando la bigotta più in alto alla sartia o allo straglio.

*Ripigliare un paranco.* REPRENDRE UN PALAN. *To OVER-HAUL A TACKLE. To FLEET A TACKLE.* E allontanare le due taglie quando per l'azione del tirante sono così avvicinate che il paranco non può agire. Conviene perciò mollare il tirante e ripassarlo, accorciando l' amante della taglia superiore, o abbassando la taglia inferiore verso l'oggetto o peso cui debb' essere applicata.

*Ripigliare, ripetere lo scandaglio.* REPRENDRE LA SONDE. *To STRIKE AGAIN THE SOUNDINGS.*

*Il nostro guernimento nuovo avrà presto bisogno d' essere ripigliato.* NOTRE GRÉEMENT NEUF AURA BIENTOT BESOIN D'ETRE REPRIS. *OUR NEW RIGGING WILL SOON WANT FLEETING.*

*Ripigliare le griselle delle sartie.* REPRENDRE LES ENFLÉCHURES DES HAUBANS. *To SQUARE THE RATLINGS.* E il rinovarne e stringerne le allacciature.

*Ripigliare un bastimento.* REPRENDRE UN BATIMENT. *RETAKE A VESSEL.* E ricuperare un bastimento ch' era stato preso dal nemico.

*Una delle nostre corvette ha ripigliato questo bastimento.* UNE DE NOS CORVETTES A REPRIS CE BATIMENT. *ONE OF OUR SLOOPS RETOOK THAT VESSEL.*

*La fregata ripiglierà a rimurchio la nostra presa dopo cessato il vento.* LA FRÉGATE REPRENDRA NOTRE PRISE A LA REMORQUE APRÈS LE COUP DE VENT. *THE FRIGATE WILL TAKE OUR PRIZE IN TOW AGAIN AFTER THE GALE OF WIND.*

*Ripigliare il suo posto.* REPRENDRE SON POSTE. *To RESUME ONE'S STATION.* E rimettersi nel luogo dove si era da prima o conveniva di essere, col bastimento o con la persona.

RIPOSO, s. m. *Rilassa. Stanza. Fermata. Stazione.* RELACHE. *THE ACT OF PUTTING INTO ANY PORT; ALSO TOUCHING* OR *CALLING AT ANY PORT.* Significa dar fondo, ancorarsi in un porto, per trovare un ricovero dal cattivo tempo, per procurarsi qualche cosa di cui si abbia bisogno, o per fare qualche riparazione al bastimento.

Chiamasi *riposo*, *fermata*, *stazione* il tempo che si passa in un porto. Si dice ancora del porto stesso. *Abbiamo fatto riposo o fermata di quindici giorni a Rio Janeiro.* NOUS AVONS FAIT UNE RELACHE DE QUINZE JOURS A RIO JANEIRO. *WE PUT INTO RIO JANEIRO FOR A FORTNIGHT.*

*Abbiamo un luogo di riposo sottovento.* NOUS AVONS UNE RELACHE SOUS LE VENT. *WE HAVE A PORT TO PUT INTO UNDER THE LEE.*

*Il capo di Buona Speranza è luogo di buona fermata o riposo.* LE CAP DE BONNE

ESTÉRAACE EST UNE BONNE RELACHE. THE CAPE OF GOOD HOPE IS A GOOD PLACE TO GET REFRESHMENTS etc., FOR THE INDIA SHIPS.

*Fare riposo o fermata*. RELACHER. TO TOUCH OT PUT IN ANY PORT. Vuol dire toccar un porto, fare fermata.

RIPOSTIGLIO, s. m. ÉQUIPET. *A small open locker*. È un piccolo compartimento di tavole, fatto contro il bordo della nave, o contro le paratie nelle camere, che serve a contenere diversi minuti effetti. Se ne vede uno rappresentato nella figura 176.

RIPRESA, s. f. RECOUS. RECOUSSE. REPRISE. *A retaken vessel*. *Reprize*. È un termine di commercio marittimo: le due prime voci francesi sono antiquate. Si dice di un bastimento ripreso al nemico. Quando la ripresa è fatta nelle ventiquattr' ore dopo la presa, il bastimento è restituito al proprietario, mediante un certo diritto che si dice di ripresa, e d'ordinario è un terzo del valore. Se passano più di ventiquattro ore, il bastimento appartiene a chi l'ha preso, come se fosse proprietà del nemico.

RIQUADRATURA, s. f. Ven. *Il morello di un legno*. EQUARRISSAGE. *Square of a piece of timber*. È la misura della grossezza e larghezza di un pezzo di legno quadrato, quando ha ad un dipresso eguali le sue due facce. Così si dice che un tal pezzo ha *tredici pollici di riquadratura*. TREIZE POUCES D'ÉQUARRISSAGE. *Such a piece is thirteen inches square*.

RISACCA, s. f. RESSAC. *Surf*. Ven. *Animama*. Significa il ritorno delle onde o de' fiotti del mare che si spiegano con impeto contro una spiaggia o sopra una costa e vi si rompono, ed alternativamente si ritirano. V. *Rimpotto*.

RISALTO, s. m. RABATTUE. *Hances or falls of the rails*. Sono i luoghi dove le forme dell'alto della nave sono tagliate sopra la cassa dell'opera morta, e sopra il livello delle tavole di bordatura de' castelli, a diverse distanze sul davanti e all' indietro dei passavanti.

Sul davanti di ciascuo passavanti vi è il risalto del castello di prua che termina il parapetto della batteria dello stesso castello, e all'indietro de' passavanti è il grande risalto che termina il parapetto del cassero, dirimpetto all' albero di maestra, o presso a poco.

Un altro risalto termina la forma del castello di casseretto, e si nomina risalto del casseretto.

Tra questi due risalti ve n'è uno che si chiama il secondo risalto del cassero, per dare una minore elevazione a una parte del parapetto, e per procurare una forma più aggradevole all' acastellamento. Questi diversi risalti non sono altro che le cime degli scarmi, terminate da un piccolo pezzo ornato di scultura a foggia di fiorone o di mensola, per riempire l' angolo che il risalto fa con la forma inferiore, e dargli della grazia.

RISALUTARE, v. a. *Rendere il saluto*. RENDRE LE SALUT. *To return the salute*.

RISCATTARE, v. a. RANÇONNER. *To ransom*. *Riscattare un bastimento*. RANÇONNER UN VAISSEAU. *To ransom a ship*. È restituire un bastimento predato, senza distrarne alcuna cosa, mediante un prezzo convenuto, che si dice *di riscatto* (DE RANÇON. *Ransom*), tra il predatore ed il preso.

Un bastimento così riscattato ottiene, da quello che l'avea predato, un passaporto o certificato, per mezzo del quale esso può andare al suo destino, senza essere esposto al rischio di esser preso una seconda volta dagli armatori della stessa nazione o da' suoi alleati.

RISCATTO, s. m. RANÇON. *Ransom*. È un prezzo convenuto tra il capitano del bastimento preso e il capitano che ne fece la presa, per restituire il bastimento nel suo intero.

Questo prezzo si paga in cambiali sopra i corrispondenti del bastimento preso, che sono puntualmente soddisfatte.

*Riscatto* si dice ancora quando uno è schiavo, e si libera col danaro o col cambio.

RISCONTRI. V. *Baglio*.

RISERVA. V. *Rispetto*.

RISPETTO, s. m. *Riserva*. RECHANGE. *Spare-stores and rigging*. Chiamansi di rispetto o rispetti tutte le manovre, vele, pennoni, taglie ed altri effetti e munizioni che s'imbarcano e si tengono in riserbo, per rimpiazzare, al caso, quelle che sono già in servizio e che si guastano o si perdono. Si dice in questo senso *i rispetti del bosmano* (LES RECHANGES DU MAITRE. *The boatswain's spare-stores*), *i rispetti del capocannoniere* (LES RECHANGES DU MAITRE CANONNIER. *The gunner's spare-stores*), per indicare gli effetti che furono affidati a ciascuno di essi, ad oggetto di rimpiazzare, in caso di bisogno, quegli oggetti che appartengono al loro ufficio.

*Deposito de' rispetti*. SOUTE DES RECHANGES. *Room of spare-stores*.

*Pennone di rispetto.* VERGUE DE RECHANGE. *SPARE-YARD.*

*Albero di gabbia di rispetto.* MAT DE HUNE DE RECHANGE. *SPARE TOPMAST.* È un albero di gabbia che s' imbarca per riserva onde sostituire, in caso, al difetto di quello che è in servizio.

*Vele di rispetto.* VOILES DE RECHANGE. *SPARE SAILS.*

RISPONDERE, v. a. RIPOSTER. *To REPLY.*

*Quando ci gridarono d' ammainare, noi rispondemmo con una bordata.* QUAND ON NOUS CRIA D'AMENER, NOUS RIPOSTAMES DE NOTRE VOLÉE. *WHEN THEY CALLED TO US TO STRIKE, WE ANSWERED WITH OUR BROADSIDE.*

RISTABILIRE, v. a. RÉTABLIR.

*Ristabilire l' ordine nella linea.* RÉTABLIR L'ORDRE DANS LA LIGNE. *To FORM THE LINE AGAIN, AFTER IT HAS BEEN BROKEN.* E riordinare la linea di battaglia, rotta o scomposta per la battaglia o per la burrasca.

*Ristabilire le brande.* RÉTABLIR LES BRANLES. *To HANG UP THE HAMMOCKS AGAIN.* Significa mettere giù le brande di nuovo, dopo che ci erano già levate.

RISUCCHIO, s. m. REMOUX. *DEAD-WATER* or *EDDY.* È un rivolgimento d' acqua, un moto vorticoso ed un' agitazione parziale delle acque rispinte, cagionato da un urto, dal passaggio di una nave, o da qualche disposizione del fondo, delle rocce o delle correnti.

RITARDARE, v. a. RETARDER. *To DELAY.*

*La nostra partenza si è ritardata per un accidente impreveduto.* NOTRE DÉPART FUT RETARDÉ PAR UN ACCIDENT IMPRÉVU. *OUR SAILING WAS DELAYED BY AN UNFORESEEN ACCIDENT.*

RITEGNO, s. m. RETENUE.

*Corda di ritegno.* CORDE DE RETENUE. *A GUY, USED TO STEADY A HEAVY BALE, CASK etc., WHEN HOISTED INTO A SHIP.* È in generale una corda che serve a ritenere o fermare temporariamente un oggetto. Più particolarmente una corda che s'incoccia in un battello o in qualche pesante volume che s' imbarca o si sbarca, per mezzo della quale uno o più marinaj, separati da quelli che lavorano ai paranchi, guidano l'oggetto, per impedirgli di cedere ai moti del bastimento, e di urtare contro il bordo.

Chiamansi *corde di ritegno* certe corde che s' impiegano a tenere una nave abbattuta in carena. V. *Trappe.*

Vi sono anche delle corde o gomone di ritegno impiegate a ritenere e fermare per alquanto tempo una nave nel suo letto, al momento di vararla.

*Paranco di ritegno.* PALAN DE RETENUE. *A RELIEVING TACKLE.* È un paranco che serve a ritenere in certa posizione un oggetto qualunque, come una nave abbattuta in carena.

Chiamasi *paranco di ritegno* nella manovra delle vele auriche un paranco il quale serve di scotta ad una vela aurica o ad un ghisso negli slop, nei brigantini ecc.

RITENERE, v. a. *Fermare. Trattenere.* RETENIR. *To DETAIN.*

*Abbiamo ritenuto un bastimento neutro per molti giorni.* NOUS AVONS RETENU UN BATIMENT NEUTRE PENDANT PLUSIEURS JOURS. *WE DETAINED A NEUTRAL VESSEL SEVERAL DAYS.*

*Questo vento ci riterrà all'ancora.* CE VENT NOUS RETIENDRA AU MOUILLAGE. *THIS WIND WILL KEEP US AT ANCHOR.*

RITIRARE, v. a. RETIRER. *To GET OUT.*

*Tutta la gente si ritirò dalla fregata prima ch'ella saltasse.* TOUT LE MONDE FUT RETIRÉ DE LA FRÉGATE AVANT QU'ELLE SAUTAT. *EVERY BODY WAS GOT OUT OF THE FRIGATE BEFORE SHE BLEW UP.*

RITIRATA, s. f. RETRAITE. *RETREAT* or *RETREATING.*

*Ordine di ritirata.* ORDRE DE RETRAITE. *THE ORDER OF RETREAT.* È l'ordine o la disposizione nella quale le navi di un'armata o di una squadra si ritirano davanti a un nemico superiore, o dopo un combattimento.

*Cannoni di ritirata.* CANONS DE RETRAITE. *STERN-CHASES.* V. *Cannoni.*

*Portelli di ritirata.* SABORDS DE RETRAITE. *STERN-PORTS.* V. *Portelli.*

*Tiro di cannone di ritirata.* COUP DE CANON DE RETRAITE. *THE EVENING GUN* or *THE NIGHT WATCH GUN.* V. *Tiro.*

*Paranco di ritirata.* PALAN DE RETRAITE. *TRAIN-TACKLE.* V. *Paranco. Cannone.*

RITORCERE, v. a. RETORDRE. *To WRITHE* or *TWIST AGAIN.* Significa torcere di nuovo. Significa anche semplicemente torcere, ma non si dice che del filo o dello spago, quando se ne uniscono e si torcono due o tre insieme.

RITORNARE, *Ritornarsene*, v. a. e n. p. RETOURNER. S'EN RETOURNER. *To RETURN.*

*I venti contrarj fecero ritornare il convoglio.* LES VENTS CONTRAIRES ONT FAIT RETOURNER LE CONVOI. *CONTRARY WINDS HAVE MADE THE CONVOY PUT BACK.*

*L'armata deve ritornare in crociero.* L'ARMÉE DOIT RETOURNER EN CROISIÈRE. *THE FLEET IS TO GO UPON ANOTHER CRUISE.* Debbe ricominciare la crociera.

*I venti sono ritornati al Sud Est.* LES VENTS SONT RETOURNÉS AU SUD-EST. *THE WIND HAS GOT BACK TO THE SOUTH-EAST.*

*Il capitano ritorna a bordo.* LE CAPITAINE S'EN RETOURNE A BORD. *THE CAPTAIN IS COMING ON BOARD AGAIN.*

RITORNI, s. m. pl. RETOURS. *HOMEWARD BOUND* *PRODUCE* or *GOODS*. Sono le derrate o altre mercanzie che un bastimento riporta in cambio del prodotto del suo carico.

RITORNO, s. m. RETOUR. *RETURN.*

*Que' bastimenti sono sul loro ritorno* (CES BATIMENS SONT SUR LEUR RETOUR. *THOSE SHIPS ARE HOMEWARD BOUND*) vuol dire che sono disposti alla partenza per ritornare ai loro porti.

*Ritorno della corrente.* RETOUR DU COURANT. *THE EDDY OF A STREAM.* È un rivolgimento o cambiamento di direzione della corrente di un fiume o della marea, che si fa pel verso contrario del restante del suo corso, derivante da qualche punta di terra o da rocce sott' acqua, o dalla confluenza di qualche altro fiume.

*Ritorno di una manovra.* RETOUR D'UNE MANŒUVRE. *THE HAULING PART OF A ROPE THAT IS LED THROUGH A LEADING BLOCK.* È la parte libera di una manovra passata per un bozzello, sulla quale si può alare.

*Bozzello di ritorno.* POULIE DE RETOUR. *QUARTER-BLOCK.* V. *Bozzello.*

RIUNIONE, s. m. RALLIEMENT. È l'azione di riunirsi o di avvicinarsi l'una all' altra, parlando delle navi di un' armata navale, squadra, flotta o convoglio.

*Segnale di riunione.* SIGNAL DE RALLIEMENT. È un segnale fatto dal comandante di una squadra od armata navale, alle sue navi che trovansi disperse e lontane, di ravvicinarsi e prendere i loro posti.

RIUNIRE, v. a. *Raccogliere.* RALLIER. *TO RALLY.*

Un ammiraglio riunisce le sue navi quando fa loro il segnale, e dà l'ordine di avvicinarsi.

Le navi *si riuniscono* (SE RALLIENT) quando si ravvicinano al loro comandante ed al grosso dell' armata o della squadra.

RIVA, s. f. *Ripa.* Ven. *Fondamenta.* QUAI, KEY or *WHARF.*

*Riva murata* in una città marittima o in un porto mercantile è uno spazio al bordo del mare, reso comodo coll'arte per lo sbarco e l'imbarco delle mercanzie.

Una tale riva è d' ordinario fatta e terminata con un muramento fondato sopra palafitte, in continuazione del letto del fiume o del fondo del porto, in modo di procurare una certa profondità d'acqua perchè possano approdare i bastimenti. Vi sono di tratto in tratto delle rampe o de' gradini, per lo sbarco più comodo.

Vi sono delle rive murate che appartengono a particolari, le quali sono circondate di magazzini e d'officina di lavori diversi. Queste rive sono munite di grue e d' altre macchine per agevolare lo scarico e carico delle mercanzie, e procurano molta facilità al commercio.

Le dogane dalla città marittime hanno delle rive così disposte.

Si chiama *diritto di ripaggio* (DROIT DE QUAI ou QUAYAGE. *WHARFAGE*) una certa retribuzione che si dà ad un uomo incaricato di fare la guardia, per impedire che niente sia distratto o tolto degli effetti che si sono depositati sulla riva. Questo diritto in qualche luogo somministra i mezzi di mantenere e riparare la riva.

*Guardiano della riva murata.* GARDIEN DU QUAI ou MAITRE DU QUAI. *WHARFINGER.*

*Bordo alla riva.* BORD A QUAI. Un bastimento è col bordo alla riva, quando è disposto vicino e lungo il muramento della stessa, lo che è molto comodo per la comunicazione degli uomini, e per l'imbarco e sbarco degli effetti.

RIVIERA, s. f. *Fiume.* RIVIÈRE. *A RIVER.*

*Riviera* (RIVIÈRE. COTIÈRE. *A COAST*) è anche il paese o la regione contigua alla riva del mare. Così dicesi *riviera* di Genova, *riviera* di Provenza.

RIVIRARE (v. a.) *di bordo.* REVIRER DE BORD. *TO PUT ABOUT AGAIN* or *BRING THE SHIP AGAIN ON THE TACK SHE WAS BEFORE.* È virar di bordo una seconda volta, e rimettersi sul bordo sul quale si era avanti di virare la prima volta.

RIVISTA, s. f. *Rassegna, mostra.* REVUE. *REVIEW.* È il riscontro che fa il commissario de' marinaj descritti nel ruolo per riconoscere se tutti siano a bordo.

*Fare la rivista. Passare in rivista.* FAIRE LA REVUE. PASSER EN REVUE. *TO TAKE A REVIEW.* *TO REVIEW.* *TO MUSTER.*

RIZZA (s. f.) *della bocca del cannone.* È la corda per legare la bocca de' cannoni quando sono tirati all' indentro.

RIZZARE, v. a. RISSER. *TO LASH* or *SEIZE ANY THING.* È servirsi delle rizze.

*Rizzare la scialuppa.* RISSER LA CHALOUPE. *TO FRAP THE LONG-BOAT.* È assicurare la scialuppa con le rizze.

*Rizzare i pennoni.* Risser les vergues. *To last the lower yards* or *to strike the lower yards down to a port-last.* Fermare con le rizze i pennoni di rispetto, affinchè pei movimenti del vascello non escano dai loro luoghi.

RIZZE, s. f. pl. Risses. Saisines. *Gripes.* Sono cavi i quali servono per ritenere nel loro posto le scialuppe o lance dentro del vascello in tempo della navigazione. Diconsi anche *Borbette della lancia.*

*Rizze* diconsi ancora alcuni cavi raddoppiati, allacciati alle parasarchie, ai quali si assicurano le estremità degli amanticelli.

RIZZONE, s. m. Grapin d'abordage. *A fire grapling.* È un ferro con quattra o sei braccie uncinate, che, legato ad una catena di ferro, si scaglia a bordo di un vascello nemico per afferrarlo, quando si vuol andare all' arrembaggio. V. *Grappino.*

ROCCHETTO, s. m. *Aspo a ruota.* Ven. *Rocchello.* Touret. *Winch.* È un ordigno di corderia per avvolgere i fili e farne matasse.

ROCCIA, s. f. *Scoglio.* Rocher. Roche. *A rock.* Massa di sasso elevata sopra il fondo del mare.

*Roccia sott' acqua.* Rocher sous l'eau. *A sunken rock.* Roccia coperta dall' acqua.

*Roccia che veghia.* Rocher qui veille. *A rock above water.* Scogho ch' emerge alquanto sopra la superficie del mare.

*Roccia che si discuopra a mezza marea.* Roche qui se découvre a mi-marée. *A half-tide rock.*

*Essere tra gli scogli, tra le rocce.* Etre dans les roches. Si dice quando il bastimento si trova tra gli scogli senza toccarli.

*Essere sopra gli scogli.* Etre sur les roches. Dicesi quando il bastimento è sopra di essi, sicchè per l'ondeggiamento sia a risico di toccarli e rompersi.

ROMANO (s. m.) *della stadera.* V. *Sagoma.*

ROMBO, s. m. Losange. *Lozenge.* Figura quadrilatera di lati eguali e di angoli non retti.

*Rombo.* Ven. *Tassello.* Rombailiet. *A piece.* Pezzo di assa per rimettere qualche parte di majere dannificata.

*Rombo.* Rhumb. *Rhumb.* È il circolo verticale di un dato luogo, o la sua intersezione coll'orizzonte. La circonferenza dell' orizzonte si concepisce divisa in trentadue parti eguali, ognuna delle quali parti è di 11° 15': e si distinguono altrettanti venti quanti sono questi punti di divisione.

*Rombo di vento. Aria di vento.* Rhumb de vent. Air de vent. *Course,* or *rhumb-line,* or *point of compass.* È l'angolo della direzione di corso di un vento con la linea di Nord e Sud, cioè col meridiano. Quindi il rombo di vento della rotta di un vascello è l'angolo di questa stessa rotta col meridiano. Se quest' angolo si misuri sulla circonferenza della bussola, considerando la direzione dell' ago come la meridiana, esso si nomina rombo di vento della bussola, e differisce dal rombo vero di tutta la misura della declinazione magnetica.

*Rombo apparente.* Route apparente. *Steered course.* La linea percorsa dal bastimento riferita alla direzione della girotta.

*Rombo corretto.* Rhumb corrigé. *The point the ship really sails upon.* Quello che risulta emendando con le osservazioni astronomiche gli errori delle osservazioni fatte sul bastimento.

*Rombo lossodromico.* Route loxodromique. *Rhomb* or *course after the rhumb-line.* V. *Lossodromia.*

*Rombo ridotto.* Route droite ou réduite. *The direct course.* È la linea percorsa dal bastimento per varie direzioni, che si riduce ad una sola linea retta.

*Rombo stimato.* Route estimée. *Course found by dead-reckoning.* È la rotta dedotta dalle osservazioni della velocità e direzione del bastimento.

ROMPERE, v. a. Rompre. *To break.* Dividere con forza un oggetto continuo.

*Rompere la linea.* Rompre la ligne. *To break the line.* Si dice della linea di battaglia che resta divisa o dal nemico o dalla burrasca.

*Il mare si rompe.* La mer brise. *The sea breaks.* È quando le onde battendo alla costa si spezzano.

*Rompenti del mare.* Brisans. *Breakers.* Rocce o scogli nei quali le onde si spezzano. V. *Frangenti.*

ROSA (s. f.) *dei venti.* Rose des vents. *The card* or *face* or *the sea compass.* È un cartoncino circolare che si adatta e si ferma sopra l'ago della bussola, nel quale sono segnate alla circonferensa le iniziali dei nomi dei venti, come nella figura 340. I quattro punti cardinali Norte, Sud, Est, Ovest danno il loro nome ai venti che spirano da' quei punti. Ciascun quadrante del cerchio si divide in due parti eguali, e il vento che spira dal punto di mezzo ha il nome composto dai nomi dei punti cardinali tra i quali esso è, mettendo primo il Norte o il Sud. Così per nominare il vento tra Norte e Est, si dice *Nord-Est*, non

*Est–Nord*, e *Sud–Ovest*, non *Ovest–Sud.* Nuovamente si suddividono queste parti per metà, e il vento si denomina dai vicini, mettendo prima il più vicino ad uno dei cardinali, e interponendo la voce quarta o il segno ¹/₄.

Seguono i nomi italiani che si usano nell' Adriatico, e quelli che si usano nel Mediterraneo o nell' Oceano, con i nomi e modo di pronunciarli dei marini francesi, e con i nomi inglesi e il carattere o segno col quale s'indicano scrivendo.

Comiciando dal Nord e procedendo all' Est, indi al Sud e all'Ovest, per ritornare al Nord.

1. *Tramontana.* NORD. Segno N. *NORTH.* Segno *N.*
2. *Quarta da Tramontana a Greco.* NORD QUART NORD-EST. N. ¹/₄ N. E. *NORTH BY EAST. N. BY E.*
3. *Greco Tramontana.* NORD–NORD-EST. N. N. E. *NORTH–NORTH-EAST. N. N. E.*
4. *Quarta da Greco a Tramontana.* NORD-EST QUART DE NORD. N. E. ¹/₄ N. *NORTH-EAST BY NORTH. N. E. BY N.*
5. *Greco Bora.* NORD–EST. N. E. *NORTH–EAST. N. E.*
6. *Quarta da Greco a Levante.* NORD–EST QUART D'EST. N. E. ¹/₄ E. *NORTH-EAST BY EAST. N. E. BY E.*
7. *Greco Levante.* EST-NORD-EST. E. N. E. *EAST-NORTH-EAST. E. N. E.*
8. *Quarta da Levante a Greco.* EST QUART DE NORD-EST. E ¹/₄ N. E. *EAST BY NORTH. E. BY N.*
9. *Levante.* E. EST. *EAST. E.*
10. *Quarta da Levante a Sirocco.* EST QUART SUD-EST. E. ¹/₄ S. E. *EAST BY SOUTH. E. BY S.*
11. *Sirocco Levante.* EST–SUD–EST, E. S. E. *EAST–SOUTH–EAST. E. S. E.*
12. *Quarta da Sirocco a Levante.* SUD-EST QUART D'EST. S. E. ¹/₄ E. *SOUTH–EAST BY EAST. S. E. BY E.*
13. *Sirocco.* SUD-EST. S. E. *SOUTH-EAST. S. E.*
14. *Quarta da Sirocco a Ostro.* SUD-EST QUART DE SUD. S. E ¹/₄ S. *SOUTH–EAST BY SOUTH. S. E. BY S.*
15. *Ostro Sirocco.* SUD-SUD-EST. S. S. E. *SOUTH-SOUTH-EAST. S. S. E.*
16. *Quarta da Ostro a Sirocco.* SUD QUART DE SUD-EST. S. ¹/₄ S. E. *SOUTH BY EAST. S. BY E.*
17. *Ostro.* SUD. S. *SOUTH. S.*
18. *Quarta da Ostro a Garbino.* SUD QUART SUD-OUEST. S. ¹/₄ S. O. *SOUTH BY WEST. S. BY W.*
19. *Ostro Garbino* SUD-SUD-OUEST. S. S. O. *SOUTH–SOUTH–WEST. S. S. W.*
20. *Quarta da Garbino a Ostro.* SUD-OUEST QUART DE SUD. S. O. ¹/₄ S. *SOUTH–WEST BY SOUTH. S. W. BY S.*
21. *Garbino Libeccio.* SUD-OUEST. S. O. *SOUTH-WEST. S. W.*
22. *Quarta da Garbino a Ponente.* SUD–OUEST QUART D'OUEST. S. O. ¹/₄ O. *SOUTH–WEST BY WEST. S. W. BY W.*
23. *Ponente Garbino.* OUEST–SUD–OUEST. O. S. O. *WEST-SOUTH-WEST. W. S. W.*
24. *Quarta da Ponente a Garbino.* OUEST QUART SUD-OUEST. O. ¹/₄ S. O. *WEST BY SOUTH. W. BY S.*
25. *Ponente.* OUEST. O. *WEST. W.*
26. *Quarta da Ponente a Maestro.* OUEST QUART NORD-OUEST. O. ¹/₄ N. O. *WEST BY NORTH. W. BY N.*
27. *Ponente Maestro.* OUEST–NORD–OUEST. O. N. O. *WEST–NORTH–WEST. W. N. W.*
28. *Quarta da Maestro a Ponente.* NORD-OUEST QUART D'OUEST. N. O. ¹/₄ O. *NORTH-WEST BY WEST. N. W. BY W.*
29. *Maestro.* NORD-OUEST. N. O. *NORTH–WEST. N. W.*
30. *Quarta di Maestro a Tramontana.* NORD–OUEST QUART DE NORD. N. O. ¹/₄ N. *NORTH–WEST BY N. N. W. BY N.*
31. *Maestro Tramontana.* NORD–NORD-OUEST. N. N. O. *NORTH-NORTH-WEST N. N. W.*
32. *Quarta di Tramontana a Maestro.* NORD QUART NORD-OUEST. N. ¹/₄ N. O. *NORTH BY WEST. N. BY W.*

Pronuncie marine francese corrispondente ai precedenti numeri. 1. NORD. 2. NORUE. 3. NORD NORDE. 4. NORD NORDE QUART DE NORD. 5. NORDE. 6. NORDE QUART D'EST EST. 7. EST NORDE. 8. EST QUART NORDE. 9. EST. 10. EST QUART SU' EST. 11. EST SU' EST. 12. SU' EST QUART D'EST. 13. SU' EST. 14. SU' EST QUART DE SUD. 15. SUD SU' EST. 16 SUD QUART DE SU' EST. 17. SUD. 18. SUD QUART SUROIS OUEST. 19 SUD SUROIS. 20. SUROIS QUART DE SUD. 21. SUROIS OU SOROIS. 22. SUROIS QUART D'OUEST. 23. OUEST SUROIS. 24. OUEST QUART SUROIS. 25. OUEST. 26. OUEST QUART NOROIS OUEST. 27. OUEST NOROIS. 28. NOROIS QUART D'OUEST. 29. NOROIS. 30. NOROIS QUART DE NORD. 31. NORD NOROIS. 32. NORD QUART NOROIS.

Con questi segni si esprime anche un rombo di vento il quale differisce di qualche grado dai suddetti. Così N. E. 4 gr. E. significa il vento di Greco che si accosta per quattro gradi all'Est. Ciò vale sino ai gradi 11° 15' che è il valore in gradi di un rombo.

*Rosa di piloto.* RENARD DE PILOTE. *TRAVERSE–BOARD.* È una tavoletta rotonda con manico, sulla quale è delineata la rosa dei venti, e sopra la linea di ciascun vento dal centro alla circonferenza sono aperti otto buchi per introdurvi ogni mezz'ora una caviglia che segna il rombo di vento secondo il quale fu governato il bastimento nelle quattr' ore del quarto o guardia, cominciando a segnare la prima mezz'ora dal buco più vicino al centro ( Fig. 340 ).

ROSSEGA, s. f. Voc. Ven. DRAGUE. *DRAG-ROPE.* V. *Draja.*

ROSSEGARE, v. a. Voc. Ven. DRAGUER. *TO DRAG OR SWEEP THE BOTTOM.* Ripescare con la draja qualche oggetto nel fondo del mare.

ROTOLI, s. m. pl. TOURNIQUETS. *ROLLERS.* Sono cilindri di legno che girano intorno al loro asse, posti o verticalmente od orizzontalmente vicini al passaggio di qualche cavo per facilitarne il corso e per diminuire lo sfregamento.

Hanno questi rotoli tanta lunghezza, quanta è l'altezza sotto i bagli da un ponte al superiore: i loro assi sono fermati sul ponte e sotto i bagli, e girano col movimento che il viradore o qualunque altra corda loro comunica nel passare virando all'argano: lo sfregamento con ciò si scema, e la resistenza si diminuisce.

Il rotolo delle cubie è dello stesso genere, rotondo e pieno, e gira sopra due perni, stabiliti orizzontalmente dentro della nave, uno dirimpetto a ciascuna cubia, a circa un piede di elevazione sopra il ponte, per sostenere la gomona, o temperare il suo sfregamento a misura che nella nave si vira per levar l'ancora.

ROTOLO, s. m. *Curro.* ROULEAU. ROLLER.

*Rotolo.* NOIX. VIROLET. MOULINET. ROWL. V. *Curro.*

ROTOLONI, s. m. pl. Sono masse o pezzi di sevo che si fanno mentre si stende il sevo, quando si spalma.

ROTONDO (s. m.) *di poppa.* FESSES. BUTTOCK. Si dice della parte bassa posteriore della poppa, da amendue i lati, sotto il dragante. Volgarmente *cul di mommo di poppa.*

ROTTA, s. f. *Corsa.* ROUTE. THE COURSE OF A SHIP. È propriamente la direzione della nave, secondo un certo rombo di vento. S'intende ancora con la voce di *rotta*, il cammino fatto dal bastimento o la sua velocità.

*Far rotta.* FAIRE ROUTE. TO SAIL ONWARD OR TO MAKE A STRAIT COURSE. È seguire la direzione che dee condurre il bastimento al suo destino, o ch'è ordinata dal comandante.

*Portare in rotta. Mettere in rotta.* PORTER EN ROUTE. METTRE EN ROUTE. TO LYE ON THE COURSE. È governare secondo il rombo prescritto dal comandante.

*Metti la prua in rotta.* METS LE CAP EN ROUTE. STEER THE COURSE. È un comando al timoniere perchè governi al rombo della rotta ordinaria, dalla quale siasi discostato per qualche tempo, e par qualche ragione particolare.

*Lascia ritornare il bastimento in rotta.* LAISSE REVENIR EN ROUTE. BRING HER TO THE COURSE AGAIN.

*Rotta falsa. Fare rotta falsa.* FAIRE FAUSSE ROUTE. TO ALTER THE COURSE. È cambiare la rotta ordinaria della nave per breve tempo, dirigendosi verso un altro punto, diverso da quello che guida al luogo al quale si vuol arrivare. Vi sono dei casi ne' quali la nave è obbligata di fare rotta falsa, come, per esempio, se una nave più debole è scoperta da una nave nemica più forte, o da molte che le diano la caccia per raggiungerla. Se in questo caso essa può scappare nel giorno, fa poi nella notte una rotta diversa da quella che faceva da prima, per allontanarsi quanto può da quel punto di mare ove il nemico può credere di trovarla. Spesse volte con questo mezzo si schiva un nemico, andando fuori della sua vista nel giorno seguente.

*Rotta di stimo.* ROUTE ESTIMÉE. DEAD RECKONING. È quella che si deduce dallo osservazioni della velocità esplorata col loche, dalla deriva e dalle diverse direzioni, secondo le quali spirò il vento.

*Bussola di rotta.* COMPAS DE ROUTE. A SEA-COMPASS. È una bussola che si mette a destra ed a sinistra nella chiesola, perchè serva al timoniere nel dirigere la nave.

*Alla rotta che tiene il comandante, egli va a prender terra a Ovessant.* À LA ROUTE QUE TIENT LE COMMANDANT, IL VA ATTERRIR SUR OVESSANT. BY THE COURSE THE COMMODORE IS STEERING, HE INTENDS TO MAKE USHANT.

*Il capitano diede la rotta, la corsa al Nord Est.* LE CAPITAINE A DONNÉ LA ROUTE AU NORD-EST. THE CAPTAIN HAS ORDERED A NORTH-EAST COURSE TO BE STEERED. Significa che assegnò quella direzione di corsa.

*La nostra rotta si volgerà oggi all' Ovest.* NOTRE ROUTE PRENDRA DE L'OUEST AUJOURD'HUI. WE SHALL MAKE WESTING TO-DAY.

*Noi faremo rotta all' Est sino a mezzodì, e se non ci giunge notizia della squadra, cambieremo rotta.* NOUS FERONS ROUTE A L'EST JUSQU'À MIDI, ET SI NOUS N'AVONS PAS CONNOISSANCE DE L'ESCADRE, NOUS CHANGERONS DE ROUTE. WE WILL STAND TO THE EASTWARD TILL NOON, AND IF WE DO NOT GET SIGHT OF THE FLEET, WE WILL ALTER THE COURSE.

*Facendo rotta falsa di notte, scappammo a due fregate che tentavano di raggiungerci manovrando senza pausa.* EN FAISANT FAUSSE ROUTE LA NUIT, NOUS ÉCHAPPAMES A DEUX FRÉGATES QUI NOUS GAGNOIENT MAIN-SUR-MAIN. BY ALTERING OUR COURSE IN THE NIGHT, WE GOT AWAY FROM TWO FRIGATES THAT WERE COMING UP WITH US HAND OVER HAND.

ROVERE. *Quercia.* V. *Legname.*

ROVESCIARE, v. a. *Voltare.* TOURNER. RENVERSER. TO CANT.

*Rovesciare il bordo. Voltare il bordo.* RENVERSER LE BORD. Prendere la direzione diversa e contraria a quella che si trova da prima. V. *Bordeggiare.*

**ROVESCIO**, s. m. REVERS. *A GENERAL NAME FOR THE PIECES OF TIMBER, WHOSE CONVEXITY LIES IN WARDS.* Si caratterizzanu con questo termine tutti i membri che hanno una curvatura nel verso contrario a quella degli altri membri, cioè la convessità all'indietro, come *scarmi di rovescio* ( ALONGES DE REVERS. *TOP-TIMBERS* ) verso l'alto delle coste; *cappenelle di rovescio* ( GENOUX DE REVERS. *THE LOWER FUTTOCKS OF THE TIMBERS FORE AND AFT, SO CALLED FROM THEIR BEING INCURVATED OUTWARDS* ) nelle coste delle estremità della nave con la concavità all' infuori.

*Rovescio d'arcaccia.* REVERS D'ARCASSE. *HOLLOW OF THE STERN-TIMBERS.* Si chiama così la parte di poppa che sporge all'infuori dal dragante con i piè dritti del forno, nella qual parte sono aperti i portelli di santa Barbara. Questo vocabolo è sinonimo di *gran forno* GRANDE VOUTE. *THE LOWER COUNTER.*

*Rovescio di colta.* REVERS DU COLTIS. *HOLLOW OF THE KNUCKLE-TIMBER* OR *THE FLARING OF THE KNUCKLE-TIMBER.* È la parte superiore della prima costa di prua, la curvatura della quale progredisce nel verso contrario al resto di tale costa, sporgendo all' infuori della nave. L' oggetto di tale curvatura è di agevolare la manovra delle ancore.

In termine di manovra, si chiamano *manovra di rovescio* o *sottovento* ( MANŒUVRE DE REVERS. *THE ROPES WHICH ARE OUT OF USE WHETHER ON THE LEE OR THE WEATHER SIDE* ) le scotte, le boline, i bracci che non sono in esercizio nella posizione attuale delle vele, e che restano mollati sino a tanto che il bastimento, virando di bordo, prenda la posizione opposta o abbia le mure sull' altro bordo.

*Mure di rovescio.* AMURES DE REVERS. *LEE-TACKS.* V. *Mure.*

*Boline di rovescio.* BOULINES DE REVERS. *LEE-BOWLINES.* V. *Boline.*

*Scotte di rovescio.* ECOUTES DE REVERS. *WEATHER SHEETS.* V. *Scotte.*

*Rovescio dell' asta o ruota di prua per il piè del tagliamare.* REPOS A L'ANGLE DU BRION POUR RECEVOIR LE BOUT INFÉRIEUR DU TAILLE-MER. *CHOCK AND THE FORE-END OF THE STEM* OR *FORE-FOOT UPON WHICH IS PLACED THE CUT-WATER.*

*Rovescio di timone.* SAFRAN. SAFRAN DE GOUVERNAIL. *THE AFTER PIECE OF A RUDDER.* Si chiama così ne' timoni delle navi e di altri grossi bastimenti il pezzo che ne forma la parte posteriore. V. *Timone.*

**RUBARE**, v. n. DÉROBER.

*Rubare, tagliare il vento od una nave.* DÉROBER LE VENT A UN VAISSEAU. *TO TAKE THE WIND FROM A SHIP* OR *TO SHELTER A SHIP FROM THE WIND.* È passare con una nave così vicino ad un' altra, e dalla parte di sopravvento, sicchè quella resti coperta dalle vele di questa, e le intercetti in parte il vento.

Una montagna a cui una nave passi molto da vicino, le ruba il vento, e la fa rimanere per un poco di tempo in calma. Volgarmente si dice *mangiare il vento.* MANGER LE VENT. *TO BECALM A VESSEL.*

*Rubare il sabbione.* MANGER DU SABLE. *TO FLOG* OR *SWEAT THE GLASS.* Si dice quando si volge l'ampolletta prima che siasi votata per intero.

**RULLARE**, v. n. *Rollare.* ROULER. *TO ROLL.* È il muoversi della nave oscillando lateralmente, a destra e a sinistra, quando naviga in un mare agitato, e che le onde la prendono di traverso o di fianco.

*Il mare rulla.* LA MER ROULE. *THE SEA ROLLS.*

*Rullare un bastimento per vararlo.* ROULER UN VAISSEAU POUR LE LANCER A L'EAU. *TO SHAKE A SHIP BY JUMPING ON HER DECK, IN ORDER TO LAUNCH HER FROM HER STOCKS.* È scuoterlo lateralmente affinchè cominci a muoversi e a discendere.

*Bastimento che rulla.* VAISSEAU ROULEUR. *A SHIP WHICH ROLLS MUCH AT SEA.* È un bastimento che soffre più di un altro le oscillazioni di rullio a destra e a sinistra.

**RULLIO**, s. m. *Rollamento.* ROULIS. *ROLLING* OR *ROLLING MOTION OF A SHIP.* È il movimento oscillatorio della nave nel verso della sua larghezza, cioè a destra ed a sinistra; moto cagionato dal sollevarsi ed abbassarsi alternativamente delle onde che la prendono di fianco. Poste pari tutte l' altre condizioni, una nave di fondi fini e tagliata per la marcia, rulla d' ordinario più che un' altra di fondi pieni ed atta a portare molto carico.

I rollamenti d' una nave sono duri ed affaticanti, sia per l'agitazione e per la frequenza delle onde del mare, sia per lo stivaggio mal fatto e una zavorra composta di materie specificamente molto gravi, e situata assai bassa, e tutta nel mezzo del bastimento. Sì fatti rollamenti scuotono gagliardamente gli alberi e tutto il corpo del bastimento, e stancano molto gli uomini dell' equipaggio.

I rullii sono dolci, quando i loro ritorni sono lenti, o per effetto delle onde più

disiese e meno vive, o per lo stivaggio migliore del bastimento.

Questi ototi sono più duri e più affaticanti quando la calma giunge mentre il mare è elevato ed ondoso, di quello che lo siano qoando il vento gonfia le vele e procura alla nave un'inclinazione regulata sopra noo de' suoi fianchi. Per la stessa ragione si rulla di più in quella eireostanaa di marc, se il bastimeoto ha più directtamente vento in poppa. Sopra quest' argemento è da vedersi la teoria d' Ivan nell' *Esame marittimo.*

RUOLO, s. m. Role. *Roll. List* or *catalogue.* È la lista o il catalogo dei nomi, gradi, occupaziuni di dovere degli uomini impiegati sopra uo bastimento.

Si distingue *il ruolo d' equipaggio* ( Role d' équipage. *Muster-roll* or *register of the ship's company*) ch' è la lista gcoerale degli ufficiali, dello stato maggiore e dell' eqtipaggio dalla nave, coi luro gradi, assegnamenti e salarj. Questa lista è fatta all' ufficio delle classi pei bastimenti di commercio. Si stabilisce definitivamente dopo la rivista che ne fa il commissario, e se ne dà una copia allo scrivano della nave, il quale è obbligato a notarvi tutti i cambiameati che succedono ocl tempo della campagna, per morte, diserzione, sostituzione, aumento di paga, e di rassegnarlo al suo ritorno in porto.

*Ruolo del quarto.* Role du quart. *Watch bill.* È la lista dell' equipaggio distribuito nei due quarti, cioè di babordo e di tribordo, che debbe servire alternatamente nel tempo della navigaaione, e che rilevasi e coi si dà il cambio, di quattro in quattr' ore.

*Ruolo di battaglia.* Role de combat. *Quarter-bill.* È la lista degli ufficiali, marinaj, caononieri, soldati, mozzi ed altri individui che sono a bordo, con la destinazione del posto dove ciascuno debbe stare nel tempo del combattimento.

RUOTA ( s. f. ) *del timone.* Roue du gouvernail. *Wheel of the helm; steering-wheel.* V. *Timone.*

*Ruota.* Roue. Tour. Retorsoir. *Spinning-wheel.*

*Ruota.* Roue de cordage. *Tiar.* V. *Duglia.*

RUOTA ( s. f. ) *di poppa.* Ven. *Asta di poppa.* Nap. *Dritto di poppa.* Étambot. *Stern-post.* È un legoo diritto e grosso ed uno de' peazi principali d' una nave, che si dispone quasi verticalmente sull' estremità posteriore della chiglia, e forma il sostegno di tutta la poppa della nave e dell' areaecia. Sulla ruota si muove il timone, ed alla stessa suno attaecati i ferramenti che lo sostentano.

La ruota di poppa debb' essere di un solo peaao diritto: quanto alla sua grosseaaa, egli è rinforsato, così in avaoti come indietro, da due pezzi parimente diritti che si accollano ad esso, noo de' quali è chiamato *contraruota interiore* ( Contre-étambot intérieur. *Inner stern-post* ), l' altro *contraruota esteriore* ( Contre-étambot extérieur. *The back of the inner post*), ed a questo immediatamente s' attaccano le femmiorlle del timone.

La ruota di poppa ha la medesima larghezsa della chiglia; la sua grossezsa abbasso, nel verso della lunghezza del bastimento, è ona volta e mezao l' altezaa della chiglia: questa grossezaa si diminuisce d' un terso in alto. Riceve, dalla metà della sua lunghezza in su, le sbarre di poppa, il dragante e la più alta sbarra, detta sbarra di cima della ruota di poppa, sul bordo superiore della qaale si muove la manovella del timooe.

Siccome la ruota di poppa riceve da tutte e due le parti le estremità delle tavole del fasciame, che chiudooo e formano la parte posteriore della nave; così si fa lungo la stessa una scanalatura o battura simile a quella che, per lo stesso effetto, si fa nella chiglia e nella ruota di prua.

La ruota e contraruota interiore sono legate e consolidate con la chiglia mediante un *bracciuolo* ( Courbe d'étambot. *Knee of the stern-post*), uno de' lati del qnale posa ed è fermato solla chiglia, l' altro, sulla contraruota interiore.

*Inclinazione o sgarramento della ruota di poppa.* Quete de l'étambot.

RUOTA ( s. f. ) *di prora.* Ven. *Asta di prova.* Étrave. *Stem.* È un legno curvo che forma il davanti della nave, posto sopra la chiglia ( Fig. 80 *b b* ); è rioforzato al di deotro da on altro legno di pari larghezaa e minore grossezza, che si chiama *contraruota di prora* ( Contre-étrave. *Apron. ivi* c c ).

*Slancio della ruota di prora.* Elancement de l'étrave. *Rake of the stem.* È l' inclinazione che si dà alla ruota verso il davanti. Si fa da ambedue i lati della ruota di prora una scanalatura dall' alto al basso, in continuazione della simile fatta nella chiglia, per ricevere le estremità delle tavole del fasciame e delle incinte.

La ruota di prora ha le stesse proporzioni di larghezaa e d' altezza o grossezza

cha ha la chiglia. Essa è formata nella sua lunghezza di varj pezzi, le palelle de' quali sono simili a quelle della chiglia. Il più basso di questi pezzi si chiama *calcagnuolo* (BRION. *The fore-foot*), in parte retto ed in parte curvo, il quale termina la chiglia e dà principio alla ruota (*c b ivi*). La sommità della ruota di prua da alcuni si denomina *capione* (CAPION. *The upper-part of the stern-post and of the stern*). È vocabalo che si usa nel Mediterraneo. Sulla sommità di questa ruata si appoggia l' albero di bompresso.

La ruota di prua è raddoppiata al di dentro con un altro pezzo della stessa larghezsa, ma di minore grossezsa, chiamato *centraruota di prua* (CONTRE-ÉTRAVE) Ven. *Vanticuor* (*o a ivi*). Alla ruota sul davanti è posto ed inchiodato il tagliamare e gli altri pezzi ch' entrano nella composizione dello sperone. V. *Sperone*.

## S

SABBIA, s. f. *Arena. Rena.* SABLE. *Sand.*

*Sabbia mobile*. SABLE MOUVANT. *Quick-sand or shifting sand.*

*Sabbia dura.* SABLE DUR. *Hard sand.*

*Sabbia molle.* SABLE MOU. *Soft sand.*

*Cala o sene di sabbia.* ANSE DE SABLE. *A sandy beach.*

*Banco di sabbia.* BANC DE SABLE. *Sand-bank.*

*Fondo di sabbia fangosa.* FOND DE SABLE VASART. *An oozy ground.* V. *Fondo.*

*Orologio di sabbia. Ampolletta.* HORLOGE DE SABLE. AMPOULETTE. V. *Orologio.*

*Mangiar della sabbia.* MANGER DU SABLE. *To flog or to cheat the glass.* V. *Mangiare.*

SABEGA, s. f. Voc. Ven. È uno strumento composto di molti rampiconi di ferro, col quale si percorre il fondo del mare per rintracciare de' pezzi sepolti nello stesso.

SACCHETTE. Voc. Ven. V. *Gaschette.*

SACCHI (s. m. pl.) *delle cubie.* SACS DE TOILE, REMPLIS D'ÉTOUPE POUR FAIRE L'OFFICE DE TAMPONS D'ÉCUBIERS. *Hawse-bags.* Sono sacchi o fagotti di stoppa per turare le cubie.

*Sacchi di metraglia.* SAQUETS DE MITRAILLE. *Bags filled with langrel or bolts and staves.* Sono sacchi della misura che conviene per caricare a metraglia i pezzi di grossa artiglieria.

*Sacconi di paglia. Paglizzeti. Pagliericci.* PAILLASSES. *Straw beds.*

SACCHIERE, s. m. Così chiamasi in certi porti di mare colui ch' essendo destinato a caricare o scaricare il sale ed i grani ne' sacchi, gli si è dato tal nome.

SACCOLEVA, s. f. Voc. Ven. È la stessa specie di vela cui si dà il nome di *torchia*. V. *Tarchia.*

SAGOLA, s. f. *Sogora.* LIGNE. *Line.* È una cordicella sottile per molti usi nella nave.

*Sagola di sei, nove, dodici e quindici fili.* LIGNE DE SIX, NEUF, DOUZE ET QUINZE FILS. *A six, nine, twelve and fifteen threads ratling.*

*Sagola del loche. Trecciuola.* LIGNE DU LOCH. *Log-line.*

*Sagola alla testa del gavitello per prenderlo.* PETITE CORDE ATTACHÉE A LA BOUÉE POUR LA SAISIR LORSQUE ON VEUT LA PORTER. *Laniard of the buoy.*

*Sagola da punire i marinaj.* DOGUE DE PRÉVOT. *A rope's end for punishment.*

*Sagole o merlini.* TOUTE SORTE DE LIGNES. *All kinds of ratling and lines.*

*Sagole delle bugne.* CARGUE-POINTS. *Clue-garnets; clue-lines.* V. *Imbrogli.*

*Sagole delle bugne di civada.* CARGUE-FONDS DE LA CIVADIÈRE. *Sprit-sail bunt-lines.*

*Sagole di controcivada.* CARGUE-POINTS. *Clue-lines of the top-sail sprit-sail.*

*Sagole delle bugne delle gabbie.* CARGUE-POINTS DES HUNIERS ET DES PERROQUETS. *Clue-lines of the top-sails, and top-gallant sails.*

SAGOMA, s. f. È lo stesso che *modano*, *sesto*, *garbo*, cioè il profilo e la forma d'ogni pezzo che si vuol far lavorare. V. *Garbo.*

*Sagoma* è anche il *calibratojo.*

*Sagoma* è il *contrappeso* o *romano* o *piombino* della stadera. Ven. *Marco.* CONTRE-POIDS DU PESON OU DE LA ROMAINE. *A steel-yard.*

SAGRO, s. m. *Mojana.* SACRE. DEMI-CANON. Pezzo d'artiglieria nelle galere, o mezzo cannone che si mette vicino al cannone di corsia.

SAICA, s. f. SAIQUE. *A sort of grecian or turkish ketch.* La saica è una sorta di bastimento greco o turco, il cui corpo è molto carico di legname, e porta a un dipresso l'alberatura e l'attrazzatura di una checchia, cioè, un bompresso, una piccola mezzana e un albero di maestra molto elevato con gabbia. I Turchi se ne servono per le loro navigazioni nell' Arcipelago e sulle coste d' Affrica nel Mediterraneo.

SALMA, s. f. SALME. Misura di capacità usata in Sicilia pel frumento, pe' vini e per le

terre. L' estensione delle terre si esprime con le salme di grano che richiedonsi per seminarle. La salma è composta di sedici tomoli e la salma grossa di venti. Il tomolo corrisponde a un decalitro e tre quarti di misura metrica.

SALMASTRA, s. f. GARCETTE. *Gasket*. Chiamansi così alcune trecce fatte di filo di vecchie corde che servono a diversi usi, e tra gli altri a stringere e legare le vele ai pennoni.

*Salmastre del viradore*. GARCETTES DE TOURNEVIRE. *Nippers*. Servono queste ad attaccare in più punti la gomona al viradore quando si leva l'ancora per mezzo di esso.

SALMASTRARE, v. a. SAISIR AVEC UNE GARCETTE. EGUILLETTER. *To frap*.

*Salmastrare la gomena*. Ven. *Salmastrare il cao piano*. SAISIR LE CABLE AVEC LES GARCETTES DE LA TOURNEVIRE. *To nip the cable*. Significa legare la gomona con le salmastre al *viradore* o *cavo piano*.

SALOMARE, v. a. *Dare la voce*. DONNER LA VOIX. *To sing out*. *Salomare* è preso dallo spagnuolo.

SALPARE, v. a. *Sarpare*. SERPER. *To weigh anchor*.

*Salpare l' ancora* o semplicemente *salpare*. SERPER L'ANCRE. *To weigh the anchor*. È termine del Mediterraneo che significa levare l' ancora in dialetto di galea; cioè, levar l' ancora senza virare la gomona all' argano, ma pel solo sforzo di un certo numero di braccia che vi alano sopra. Tale è la pratica delle galee e degli sambecchi, e di altri bastimenti del Mediterraneo.

Per altro in italiano *salpare* è generalmente levar l' ancora dal mare e mettersi alla vela; e rispetto ai bastimenti pescarecci, significa anche tirar su le reti che si sono calate in mare.

SALPATO, add. da *salpare*.

SALSICCIA, s. f. SAUCISSON. *Trough filled with powder which comunicates the flame from the train to the fire-trunks or powder-barrels in a fire-ship*. È un tubo di tela che si riempie di polvere e di fuochi d' artifizio ne' brulotti, per comunicare l' accensione.

SALTARE, v. n. SAUTER. *To veer or to shift suddenly, speaking of the wind*. Parlando del vento, si dice che *il vento ha saltato*, per esprimere ch' egli cangiò subitaneamente di molte arie.

*Saltare in aria*. SAUTER EN L'AIR. *To be blown up*. Si dice di una nave che sia perita per l' esplosione della sua polvere.

*Saltare all'abbordaggio, all'arrembaggio*. SAUTER A L'ABORDAGE. *To jump aboard of an enemy's ship*. È l' entrare di molti uomini bene armati in una nave nemica che si abbordò e si afferrò, e che si vuol prendere d' assalto.

*Saltare* per *ficcare* o *beccheggiare*. TANGUER. *To heave and set*.

*Saltare con la poppa*. TANGUER EN ARRIÈRE. *To pitch a-stern*.

*Saltare sull' ancora*. TANGUER SUR SON ANCRE. *To ride hard and to heave and set*.

*Saltare alla banda*. PASSER DU MONDE SUR LE BORD. *To man the side*. È quando si fa passare prontamente della gente da un lato all' altro del bastimento.

SALTO (s. m.) *di vento*. SAUT DE VENT. *A sudden veering or shifting of the wind*. È un cambiamento subitaneo di vento, che varia tutto ad un tratto di molte arie. I salti di vento sono pericolosi se anticipatamente non si preveggono onde disporre le vele convenientemente per ischivarne le conseguenze.

SALVA, s. f. SALVE. *Volley*.

*Salva d' artiglierie*. SALVE D'ARTILLERIE. *A platoon of a limited number of guns fired at once by way of salute*. È lo sparo contemporaneo di molti archibugi o pezzi d' artiglieria in segno di saluto e di gioja.

SALVAMENTO, s. m. SALVAGE. *Salvage*. È l'azione di salvare dal naufragio le mercanzie o gli effetti di qualunque sorta. S' intende inoltre un diritto che si paga a coloro che ajutarono a salvare le mercanzie e gli effetti che stavano per perire in un naufragio. Questo diritto d' ordinario è la decima parte delle cose ricuperate. DROIT DE SALVAGE. *The payment of the salvage*.

*Andare a salvamento*. ALLER A BON PORT, SAIN ET SAUF, SANS AUCUN MAL OU DOMMAGE. *To arrive or come safely into a place*. Significa arrivare ad un porto e in sicurezza prima o dopo una burrasca.

SALVA NOS, s. m. *Gavitello di salvamento*. BOUÉE DE SAUVETAGE. V. *Gavitello*.

SALVARE, v. a. SALVER. *To save or recover any good from the sea or things wrecked on the sea beach*. È il preservare o ricuperare dal naufragio o dal pericolo un bastimento, o una parte o tutto il carico.

SALUMI, s. m. pl. SALAISONS. *Salt provisions, salt fish and salt meat*. S'intendono per tal vocabolo tutte le carni ed i pesci che sono salati, ed in istato di potersi conservare e

custodire per nutrimento de' marini, come il lardo, il manzo, la aringhe, il baccalà, le sardelle ecc.

I salumi di manzo più stimati sono quelli d' Irlanda.

SALUTARE, v. a. e n. SALUER. *To salute.* E un onore che si rende alla bandiera d' una nazione, inalberata e spiegata sopra le sue navi o nelle sue fortezze. Vi sono più maniere di salutare; la più frequente è quella che si fa col cannone, che consiste nel tirare un certo numero di cannonate ad intervalli di tempo uguali. Il numero è maggiore o minore secondo il rango di quello che fa il saluto, e di quella che lo riceve. Le navi salutano con numero caffo di tiri: le galere con numero pari.

*Salutare col cannone.* SALUER DU CANON. *To salute with guns.*

*Salutare con undici tiri.* SALUER D' ONZE COUPS DE CANON. *To fire a salute of eleven guns.*

*Salutare con la voce.* SALUER DE LA VOIX. *To salute with cheers.* Consiste in un certo numero, però caffo, di gridi adottato da ciascuna nazione, come d' uno, tre, cinque. Si fa da una quantità degli uomini dell' equipaggio, che ascendono sulle sartie a questo oggetto, i quali, ad ogni grido cha fanno insieme, secondo l' ordine che loro vien dato col fischietto, agitano per l'aria i loro cappelli a le loro berretta in contrassegno di gioja.

*Salutare con le vele.* SALUER DES VOILES. *To strike the top-sails, by way of salute.* Il saluto con le vele consiste nell' ammainare i pappafichi, o le gabbie, se quelli non vi sono o non sono spiegati, sino alla varea dell' albero, per alquanti minuti. Se la nave che si saluta è all' ancora, o incrocia la strada del vascello che saluta, si tengono le vele ammainate, sinchè quella abbia oltrepassato. Questo saluto è più umile di quello che si fa col cannone: marca un rispetto d' inferiore al superiore, il quale non rende il saluto.

*Salutare con la bandiera.* SALUER DU PAVILLON. *To strike the colours by way of salute.* Consiste nell' ammainare la bandiera di poppa. È il saluto della più grande umiltà, e non si rende dal superiore. Le diverse nazioni marittime hanno delle ordinanze particolari intorno ai saluti ch' esigono, son gette sempre a variazioni, nè hanno altro fondamento fuorchè quello di convenzione.

Il saluto con la bandiera si fa in due guise. Una è di serrarla contro la sua asta, sicchè non isventoli; o pure di ammainarla e tenerla in modo che resti nascosta. Questo è il maggiore di tutti i saluti.

*Salutare con la moschetteria.* SALUER DE LA MOUSQUETERIE. E quando si fanno tre salve di moschetteria che precedono il saluto col cannone, e questo si pratica all' occasione di qualche festività.

SALUTO, s. m. SALUT. *Salute.* È l' azione ed il modo di salutare.

*Fare un saluto.* FAIRE UN SALUT. *To salute or to give a salute.*

*Rendere il saluto.* RENDRE LE SALUT. *To return the salute.*

SAMORO, s. m. SAMOREUX. È una nave molto lunga e piatta che porta un solo albero; naviga sul Reno e nelle acque interiori di Olanda, e d' ordinario serve al trasporto de' legnami. Ha un albero di due pezzi, molto alto e sostenuto da funi o sarte allo indietro e dai fianchi.

SANDALO, s. m. SANDALE. È una piccola barca che serve a trasporti d' uomini o di effetti; pesca poco, ond' è di servizio ne' bassi fondi.

SANTA BARBARA, s. f. SAINTE BARBE. *Gunroom.* È una camera o ricetto nella parte posteriore della nave, destinata ai cannonieri che le diedero anticamente questo nome per divozione alla loro santa protettrice. Questo ricetto è fatto da una paratia sotto il primo ponte nelle navi, e sotto il falso ponte nelle fregate. Occupa in larghezza tutta la parte posteriore del bastimento, con una lunghezza convenieute e proporzionata a quella della nave.

La detta paratia tiene chiusa l'apertura o boccaporta del deposito della polvere, e quello della camera de' rispetti o utensili del capocannoniero. Si tiene continuamente un guardiano nella s. Barbara per vegliare al fanale quando è acceso, e una sentinella fuori della porta.

SANT' ERMO o *sant' Elmo*, s. m. V. *Fuoco s. Elmo.*

SARANGOUSTI, s. m. È una specie di mastice usato nell' Indie per coprire i commenti della navi, che si riguarda come migliore di tutti gli altri che sono noti. Ecco ciò che ne scrive Bourdé nel suo *Manuale de' marini.*

"Il sarangousti è un composto di calcina, che alcuni vogliono debba essere viva e di fresco estinta, ben secca e setacciata. La migliore è quella di conchiglie, che s' impasta con pece grassa fonduta, ma non tanto

calda, sicchè non vi si possa tenere la mano. Vi si mescola un poco d'olio di noce o di senape o di linosa o di qualunque altro grano, e tra questi si loda l'olio di semi di sesamo. Quando questa pasta ha una bastante consistenza, se ne fa una palla grossa come una testa d'uomo, che si batte a colpi di un forte maglio di legno sopra un grosso ceppo, rivoltandola e ripiegandola ad ogni colpo; ed a misura ch'essa perda la sua unione imbevendo il liquido, e avendo però cura di non liquefarla troppo, si ribatte continuamente sino a che divenga tegnente alla mano e faccia de' fili, onde si possa stendere senza che un pezzo si distacchi dall'altro, o almeno ciò esiga una qualche forza cui questa pasta debbe fare una certa resistenza. In una parola, il sarangousti è una pasta tenace, ed è il migliore intonaco che si possa dare ai commenti calafatati di una nave: la pece non riesce giammai di tanta perfezione. Si applica il sarangousti sopra tutti i commenti del vivo della nave, ad un dipresso come i vetraj mettono il loro mastico nelle intelajature ai vetri. Le navi di Suratte e la maggior parte di quelle che si costruiscono all'Indie orientali, sono inchiodate in maniera che le punte de' chiodi passano attraverso dei membri, e si ribadiscono di dentro, essendo le loro bordature poste le une sopra le altre e smentate o augnate, sicchè i commenti sono piccolissimi, molto serrati e lavorati con diligenza. Siccome la stoppa ivi è rarissima, si calafata col cotone o con de' fili di cocco, senza battere con troppa forza onde non rompere l'incastro inferiore; in seguito si stende una mano di sarangousti sopra tutti i commenti, sopra le teste de' chiodi, delle caviglie di ferro e di legno, il quale lega sì fattamente che fa con essi un corpo solo. Quando si fodera il bastimento, s'intonaca interamente tutta la carena dell'altra composizione detta *gale gale*, e si cuopre con una fodera fortissima. Così queste navi navigano quasi sempre senza far acqua e durano per lunghissimo tempo. Se ne sono vedute durare più di cent'anni senza bisogno di raddobbi.

Quando si applica il sarangousti, si tingono le mani d'olio, a misura che si lavora, per impedire che non si disecchi alquanto e faccia difficoltà nel distenderlo. Si debbe adoperare nello stesso giorno in cui si forma, o bisogna conservarlo con dell'olio, perchè se si disecca, egli s'indurisce a modo da non potersi più ammollire, ed è perduto.

Si è creduto bene di far menzione di questa maniera d'intonacare le navi, perchè sembra eccellente, e non sarebbe difficile da imitarsi in Europa.

SARTIAME, s. m. CORDAGE. *Cordage or ropes.* E un nome collettivo di tutte le corde che si adoperano nei vascelli. V. *Cordame.*

SARTIARE (v. a.) *un paranco.* AFFALER UN PALAN. *To fleet a tackle or to shift a tackle.* E lascare l'orditure di un paranco, sicchè scorrano le corde che fossero troppo tese.

*Sartiare un cavo.* MOLLIR, LACHER UNE CORDE. *To ease or ease off a rope.* E mollare un cavo che passa per bozzelli, sicchè scorra più facilmente sopra di essi.

In termine di comando si dice: *Sartia*, e vale lo stesso che *Molla.*

SARTIE, s. f. pl. *Sarchie. Sarte. Costiere.* HAUBANS. *Shrouds.* Grossi cavi che servono a sostenere gli alberi d'una nave, e che si oppongono in parte all'effetto del rullio su di essi, essendo incappellati fortemente alle testate de' medesimi, ed avendo i loro punti fermi ai due bordi della nave.

Ciascun pajo di sartie è composto di un cavo *a a* ( Fig. 263 ) che si serra verso il mezzo con una sagola, in modo da formare una ganza o uno stroppo *b*, il quale s'incappella sulla cima dell'albero: all'estremità di ciascun ramo di questo cavo si mette una bigotta *c*, abbracciando coll'ultimo tratto del cavo la scanalatura praticata a quest'uopo tutto all'intorno della bigotta, e assicurandola con tre legature, la prima rasente l'estremo della bigotta, dove la corda s'incrocia in *d*, le due altre su i due rami di corda che si ricongiungono in *e e*.

Le sartie dell'albero di maestra sono incappellate nella di lui testata, ed i loro rami discendono ai fianchi della nave. Fuori del bordo, sono posti orizzontalmente e sporgenti all'infuori due tavoloni di legno *f, f*, chiamati *parasarchie* o *panchette* ( PORTE-HAUBANS. *Chain-wales*, *channels* or *chains* ), assicurati con mensole o bracciuoli sopra e sotto, sul bordo dei quali sono fermati de' ferramenti *g g*, che chiamansi *le lande* (CHAINES DES HAUBANS. *Chains or the dead-eyes of the lower rigging*).

Ad ogni sartia corrisponde una di queste lande, ciascuna delle quali abbraccia a guisa d'anello la scanalatura della bigotta *i*, e la tiene ferma sull'orlo delle parasarchie:

questa bigotta *i* della landa corrisponde alla bigotta *c* della sartia abbracciata dalla stessa, e serve ad arridare la sartia nel modo seguente.

In uno de' buchi della bigotta del cavo si passa una sagola *k*, chiamata *briglia* (BAIDE), all'estremo della quale v'è un gruppo, onde non trascorra. Questa passa successivamente pei buchi della bigotta corrispondente ch'è sulle parasarchie, e per quelli della bigotta annessa alla sartia. Serve, facendo forza su di essa e dandole la tensione necessaria, a tesare e arridare la sartia, per dare maggior fermezza all'albero, dopo di che si lega l'estremità di questa sagola alla stessa sartia.

Tutte le sartie degli alberi inferiori o bassi sono guernite allo stesso modo: quelle degli alberi di gabbia sono del pari guernite ad alcune bigotte assicurate ai bordi delle gabbie con alcune lande chiamate *lande di gabbia* (LANDES DE HUNE. *FOOT-HOOKS* OF *FUTTOCK-PLATES*), e con delle corde chiamate *gambe di gabbia* o *sartie rovesce*. (GAMBES DE HUNE OU HAUBANS DE REVERS. *FUTTOCK* OF *FOOT-HOOK SHROUDS*).

Le sartie de' pappafichi e di belvedere non hanno bigotte per tesarle; ma passano ne' buchi che sono all'estremità della barre di pappafico, e si amarrano al cavo chiamato *tosso* (BASTET. *FOOT-HOOK STAFF*) che attraversa l'alto delle sartie di gabbia.

Il numero delle sartie di ogni albero di una nave di primo rango, cioè il numero de' rami ch' esse formano a sinistra ed a destra, è il seguente. Lo stesso cavo porta i suoi due rami alla stessa banda della nave, e quando il numero delle sartie è caffo, quello ch' è più indietro porta uno de' suoi rami a sinistra, e l'altro alla destra.

L'albero di maestra ha da cadauna parte nove sartie che tra tutti e due i bordi sono diciotto, fatte da nove cavi.

L'albero di trinchetto ne ha otto;

L'albero di mezzana, sei;

L'albero di gabbia di maestra, sei;

L'albero di parrocchetto o gabbia di trinchetto, cinque;

L'albero di contrammezzana, quattro;

Il grande e piccolo albero di pappafico ne hanno tre per ciascuno;

L'albero di belvedere, due.

Queste sartie sono disegnate nella figura 54, e indicate con le lettere seguenti:

A, *Sartie dell'albero di maestra*. HAUBANS DU GRAND MAT OU GRANDS HAUBANS. *MAIN-SHROUDS* OF *SHROUDS OF THE MAIN-MAST*.

B, *Sartie di trinchetto*. HAUBANS DE MISAINE. *FORE-SHROUDS* OF *SHROUDS OF THE FORE-MAST*.

C, *Sartie di mezzana*. HAUBANS D'ARTIMON. *MIZEN-SHROUDS* OF *SHROUDS OF THE MIZEN-MAST*.

D, *Sartie della gran gabbia*. HAUBANS DU GRAND MAT DE HUNE. *MAIN-TOP SHROUDS*.

E, *Sartie di parrocchetto*. HAUBANS DU PETIT MAT DE HUNE. *FORE-TOP SHROUDS*.

F, *Sartie di contrammezzana*. HAUBANS DU MAT DE PERROQUET DE FOUGUE. *MIZEN-TOP SHROUDS*.

G, *Sartie del pappafico di maestra*. HAUBANS DU MAT DE GRAND PERROQUET. *MAIN-TOP-GALLANT SHROUDS*.

H, *Sartie del pappafico di trinchetto*. HAUBANS DU MAT DE PETIT PERROQUET. *FORE-TOP-GALLANT SHROUDS*.

I, *Sartie di belvedere*. HAUBANS DE LA PERRUCHE. *MIZEN-TOP-GALLANT SHROUDS*.

Le sartie sono attraversate nella loro altezza, a distanze eguali, da alcune cordicelle che si amarrano a ciascheduna di esse con una legatura o nodo semplice: queste cordicelle, chiamate *griselle* (ENFLÉCHURES. *RATLINES OF THE SHROUDS*), formano altrettanti scalini che servono ai marinari per montare alle gabbie ed alle alte manovre.

*Le controsartie* o *sartie false* o *sartie di fortuna* (LES FAUX HAUBANS OU HAUBANS DE FORTUNE. *PREVENTER-SHROUDS* OF *SWIFTERS*) sono due paja di sartie che servono in qualche occasione, come di tempo burrascoso, a secondare lo sforzo delle sartie, tanto per l'albero di maestra, quanto per quello di trinchetto. Questi cavi sono, come le altre sartie, in due rami, ed hanno nel loro mezzo una ganza o stroppo: questi stroppi passano in due collari o penzoli, incappellati a destra e a sinistra alla testata dell'albero maggiore, e pendono sotto la gabbia dietro all'albero: si ferma ciascuna delle false sartie nel suo collare, attraversando nel suo stroppo un borello di legno. Queste false sartie si tesano da ciascuno de' bordi, passandole in alcune campanelle di ferro, piantate sul bordo, sotto le rispettive parasarchie, facendo sopra d'ognuna, due o tre legature o imbrogliature serrate bene; o meglio ancora, si tesano nello stesso modo come le sartie ordinarie, per mezzo di bigotte che sono annesse alle estremità dei cavi, ed in corrispondenza all'orlo delle parasarchie all'indietro. Queste sartie di fortuna chiamansi anche *pateressi* (PATERAS.)

Chiamansi in generale *sartie* ( HAUBANS. *SHROUDS* ) tutte le corde che servono a sostenere ritto un albero o qualsivoglia altro legno collocato verticalmente, l'estremità superiore del quale non abbia appoggio, perchè vi si mantenga così costantemente. Quindi una macchina da inalberare ha un gran numero di sartie che la sostengono, e che sono tesate, come quelle delle navi, con due bigotte ciascuna.

Chiamansi *sartie di gruetta. Sartie di minotto* ( HAUBANS DE MINOIS. *BUMKIN SHROUDS* ) due cavi *s*, *s* ( Fig. 221 ) che servono a sostenere ciascuna gruetta sul davanti della nave. Queste due corde sono incocciate, una ad un occhietto incassato nel bordo della nave sopra i bracciuoli de' filari di pulena, e l'altra ad un occhio formato nel tagliamare. Queste due sartie hanno alla loro estremità superiore una bigotta, e si tesano con altre bigotte, che sono stabilite alla cima esteriore della gruetta *r*, *r*.

*Sartie a colonna o colonne che servono di sartie*. HAUBANS A COLONNE OU COLONNES SERVANT DE HAUBANS. *SHROUDS THAT SET UP WITH A RUNNER AND TACKLE, MOSTLY USED IN XEBECS, TARTANS AND OTHER LATEEN VESSELS*. È una sorta di sartie usate nei bastimenti latini, e per le alberature a calcese nel Mediterraneo. Consistono, 1.° in un *penzolo* o *colonna*, *a* ( PENDEUR OU COLONNE PENDANTE ) ( Fig. 220 ), incappellato sulla testata dell'albero; nel basso di questa colonna è stroppata una taglia semplice; 2.° in un *amante*, *b*, *b*, ( ITAGUE. *A TYE* ) tenuto nella sua estremità inferiore con una caviglia piantata nel bordo del bastimento, il qual amante passa nella taglia del penzolo o colonna, e si tesa dall'altra parte con une taglie a paranco, ed une vetta o tirante *c*, *c*. La taglia inferiore di questo paranco è tenuta ferma ad un'altra caviecchia fitta al bordo, a lato di quella dell'amante.

L'utilità di queste sartie è che si passano facilmente da un lato all'altro, quando si vuol cambiare la vele da una banda all'altra per virare di bordo, ciò che si chiama *trelucare o mudare l'antenna*. TRELUCHER OU MUDER. *TO OVER OR TO SHIFT LATEEN SAILS*.

SARZIA, s. f. Termine di pesca. È une serie di libani in due rami, all'estremità de' quali è raccomandata la *rete* delle tartane, da poppa e da prua della barca sino al fondo del mare. V. *Spuntiera*.

SBARCARE, v. n. DÉBARQUER. *TO LAND OR DISEMBARK*. È mettere fuori della nave gli effetti, le mercanzie, gli uomini, e trasportarli a terra con la scialuppa o coi battelli.

*Sbarcare un ufficiale*. DÉBARQUER UN OFFICIER. *TO DISCHARGE AN OFFICER FROM A SHIP*. Si dice quando il comandante che ordinò l'imbarco di un ufficiale, gli dà un contrordine, e cambia la di lui destinazione.

SBARCARSI, v. n. p. SE DÉBARQUER. *TO RETURN; TO SHORE; TO LAND*. È abbandonare il bastimento e mutare destinazione.

SBARCATOJO, s. m. DÉBARCADÈRE. *A LANDING PLACE*. È un luogo atto a sbarcare gli uomini.

*Sbarcatojo* per *iscaricatojo*. DÉBARCADOUR. *A PLACE FOR LANDING A SHIP'S CARGO*. È un luogo atto a sbarcare le mercanzie e gli effetti che sono nel bastimento.

SBARCO, s. m. DÉBARQUEMENT. *LANDING; DEBARKATION*. È lo sbarcare.

*Lo sbarco delle truppe si fece senza ostacolo*. LE DÉBARQUEMENT DES TROUPES SE FIT SANS OBSTACLE. *THE DEBARKATION OF THE TROOPS WAS EFFECTED WITHOUT OPPOSITION*. V. *Discesa*.

SBATTERE, v. n. FASIER OU FASEYER. *TO SHIVER*. Si dice delle vele quando il vento non le colpisce nè di dentro nè di fuori, e le fa sbattere e le agita, ora per di sotto ed ora per di sopra; il che succede quando il pannone è nella direzione del vento. Si fa sbattere una vela per sospenderne l'azione.

*Braccia la gabbia di maestra sicchè sbatta*. BRASSE LE GRAND HUNIER A FASIER. *SHIVER THE MAIN-TOP SAIL*. È un comando per bracciare il pennone di gabbia di maestra nella direzione del vento, sospenderne l'azione e far poggiare il bastimento.

SBATTERE, v. a. FOUETTER. *TO FLAP*.

*Sbattere l'albero*. FOUETTER LE MAT. *TO STRIKE OR SLAP BACK AGAINST THE MAST*. Si dice che le vele sbattono nell'albero in un bastimento preso dalla bonaccia, quando, spiegate, ricadono di tratto in tratto sull'albero con certa violenza, secondo che cessano d'essere gonfiate, e la nave beccheggia in poppa.

SBITTARE. V. *Disbittare*.

SBOCCARE, v. n. DÉBOUCHER. *TO UNSTOP; TO OPEN*.

SBOCCO, s. m. *Sboccamento*. DÉBOUCHEMENT. *GETTING FREE OF A PASSAGE*. È l'uscire da uno stretto, da un canale, da un fiume, in mare, in un altro fiume o in un lago. Significa anche il luogo stesso dove si esce.

SBOZZARE, v. a. Débosser. *To take off the stoppers from the cable.* È il contrario di abbozzare, cioè sciogliere la gomona, o levare le bosze che la tengono ferma a qualche altra corda o a qualche altro oggetto, come alla grua di cappone.

SBUCAMENTO, s. m. Débouquement. *Getting free a passage.* È un termine francese, usato nelle isole Antille per esprimere un passaggio in mezzo a più isole o pericoli, tra i quali i bastimenti sono obbligati a passare. Questa voce si applica particolarmente ai varj passaggi che sono tra le isole situate al Nord di s. Domingo, dove vi sono più sbucamenti, come quelli di Krooked, di Mogan, di Caiques o delle isole turche. Si vanno a cercare questi passaggi per andare da s. Domingo in Francia, a motivo dei venti dall' Est che regnano quasi continuamente in quelle parti, e si tiene la rotta presso al vento, talvolta sino al gran Banco di Terra Nova, per trovare i venti variabili che possano mettere il bastimento in rotta.

SBUCARE, v. a. Débouquer. *To get free of a passage. To disembogue; to sail out off the streight mouth of a gulf.* E uscire da uno sbucamento.

SCACCO, s. m. Échiquier. Termine d'evoluzione navale. Si dice dell' ordine obbliquo di marcia di una squadra o armata navale, le navi della quale, seguendo la stessa rotta o direzione, si dispongono in una linea la quale passando pel mezzo di ciascuna nave, fa un angolo con la loro chiglia, acuto da una parte e acuto dall'altra. Un'armata si mette per l'ordinario in iscacco, secondo la linea di più presso al vento, opposta a quella secondo la quale essa corre, di modo ch' essendo in questa disposizione, se tutte virano di bordo insieme, si trovano sulla linea di più presso al vento all'altro bordo, e nelle acqua una dell'altra, in istato di combattere, e formando ciò che dicesi la linea di battaglia.

Così le navi di un'armata facendo tutte rotta al più presso, con la mure a tribordo, si formeranno in iscacco sulla linea di più presso a babordo, e inversamente.

Le navi possono essere parimente in iscacco tenendo un'altra rotta che non sia al più presso, qualora la linea che le attraversa sia quella di più presso sopra uno de' due bordi, e in modo che, mettendosi al più presso, possano sul momento formare la linea di battaglia. Questo s'intenderà più chiaramente con un esempio, e sulla figura 179.

Sia un' armata che, avendo il vento di Nord in v, faccia rotta all' Est Nord Est, secondo la direzione A B: se si supponga che virino di bordo tutte le navi insieme, queste si troveranno, come nella figura, avere le loro mure a tribordo e la prua a Ovest Nord Ovest, e saranno tutte insieme nella linea di più presso a babordo; ciò che si chiama essere in iscacco babordo.

La squadra C D, nella stessa figura, è in iscacco babordo sottovento, cioè, essa fa rotta più al largo, o sottovento di questa stessa linea di più presso, con la prua, per esempio, a Sud Est.

La squadra F E, nella stessa figura, è in iscacco sulla linea di più presso tribordo, e le sue navi hanno la prua all' Est Nord Est.

SCAFA, s. f. Chaloupe. Allège. *A ferry.* È una specie di piccolo naviglio pel servizio di un bastimento maggiore.

SCAFO, s. m. *Guscio d'un bastimento.* Coque. Corps d'un vaisseau. *The hull of a ship.* Così chiamasi il corpo del bastimento senza alberi e vele, e senza carico.

SCAGLIARE, v. a. *Far tornare a galla un bastimento incagliato. Rilevare un bastimento incagliato.* Déchouer un vaisseau. *To get a ship afloat or off from the ground.*

*Scagliare un bastimento dal cantiere in acqua.* Lancer un vaisseau. *To launch a ship.* Si dice più propriamente *varare.*

SCAGNETTO (Voc. Ven.) è l' ultimo camerino a poppa nelle galere.

SCALA, s. f. Échelle. *Ladder.* In generale si indicano con questa voce le scale di legno, per le quali si ascende e si discende, per comunicare tra i diversi piani della nave. Queste scale per la maggior parte sono mobili in modo da potersi levare e rimettere a loro luoghi facilmente. Sono composte di due tavole che formano le bande o i sostegni, e d' un numero d' altre tavole indentate ed incastrate in quelle due, per farne altrettanti gradini.

*La grande scala della nave* (La grande échelle du vaisseau. *The quarter-deck ladder*) è quella che dal cassero comunica al secondo ponte ed alla gran camera.

*La scala di santa Barbara* (L'échelle de la sainte Barbe. *The gun-room ladder*) è quella che comunica dal secondo ponte al primo, immediatamente dopo la scala grande.

*Le scale del casseretto* (Les échelles de la dunette. *The poop-ladders*) sono poste a destra ed a sinistra del cassero per ascendere al casseratto.

Vi sono parecchie altre scale distribuite nella nave, come sono quelle che servono per comunicare dai passavanti al ponte.

*Scala di comando.* ÉCHELLE DE COMMANDEMENT. *ACCOMODATION-LADDER.* È una scala di legno agiata e comoda, la quale, nelle rade e nelle occasioni di festività, si pone ad uno de' fianchi della nave comandante di una squadra. Essa è adattata e fortemente connessa al bordo esteriore della nave, di cui segue il contorno dalla linea d'acqua sino alla sommità del bordo, ed il suo lato esteriore è guernito di balaustrate che si cuoprono di pavesata. Un ripiano di riposo abbasso e un altro nell'alto danno tutto il comodo possibile per montare a bordo e per discendere. Nel tempo della navigazione essa sarebbe d'imbarazzo, e perciò allora si smonta, cioè si leva questa scala, e si ripone nella stiva.

*Scale di poppa.* ÉCHELLES DE POUPE. *STERN OR QUARTER-LADDERS.* Son due scale di corda guernite di piuoli di legno a certa comoda distanza, che formano de' gradini. Queste si sospendono dietro alla nave, e servono ai marinaj per discendere nelle lance e scialuppe che sono legate dietro al bastimento, o per avvicinarle al bordo quando se ne vuol far uso, o per qualsivoglia altra ragione (Fig. 180). Una scala di poppa debb' essere lunga bastantemente per arrivare dalla sommità della poppa o del coronamento della nave sino alla linea d'acqua: in conseguenza, come una sola corda dee formare i due lati di ciascuna di queste scale, essa debb' avere una lunghezza un poco più che doppia, della distanza dall' alto della poppa al mare.

Dopo d'aver unite le due estremità della corda con una impiombatura, si forma alla sommità della stessa una gassa od occhio, fortemente legato con una legatura incrociata, e vi si stabiliscono a distanze eguali, come di un piede, de' bastoni o piuoli che si fermano per ciascuno de' loro estremi con una legatura simile alla precedente, fatta di sagola o merlino che s' introduce nei cordoni del cavo, sicchè gli scalini o bastoni non possano discendere pel peso degli uomini che montano la scala. La gassa o l'occhio che forma la sommità della scala si assicura in qualunque punto del coronamento ad uno degli steli o scarmi, e la scala resta verticalmente pendente verso il mare.

*Scala fuori del bordo. Scala boscaina.* ÉCHELLE HORS DU BORD. *STEPS NAILED TO THE SHIP'S SIDE OR SIDE-LADDER.* È una scala per cui si ascende a bordo di una nave verso il mezzo della sua lunghezza, presso a poco di traverso all' albero di maestra. Questa scala consiste comunemente in un numero di tacchetti o scalini inchiodati sulla bordatura della nave, a comoda distanza. Per maggiore facilità, sono attraversati tutti questi gradini, dall' alto al basso, da una corda chiamata *tientin ben* (TIRE-VEILLE. *A MAN-ROPE OR LADDER-ROPE*), alla quale uno può tenersi ascendendo: di più, nell'alto di questa scala vi sono due candellieri o stanti di ferro, ai quali stanno legate alcune corde che servono di balaustrata. Quando gli uffiziali ed altre persone di considerazione montano a bordo, si appostano de' marinaj fuori della nave lungo questa scala a dritta ed a sinistra sopra que' gradini che a bella posta si lasciano alternativamente più lunghi degli altri: questi marinaj tengono tese le due corde, chiamate *difese* o *guardamani*, e con ciò si monta più comodamente.

*Candelliere di scala.* CHANDELIER D'ÉCHELLE. *THE STANCHIONS OF THE ENTERING ROPES.*

SCALE (s. f. pl.) *di Levante.* ÉCHELLES DE LEVANT. *SEA-PORT TOWNS IN THE LEVANT OR TURKEY.*

*Scale di Barbaria.* ÉCHELLES DE BARBARIE. *SEA-PORT TOWNS OF BARBARY.*

Chiamansi così le città di commercio, i porti e le isole dell'Arcipelago, del Levante ed anche dell' Egitto e di Barbaria, ove le nazioni marittime dell' Europa fanno un gran commercio e vi tengono dei consoli, come Smirne, Costantinopoli, Aleppo, Cipro, il Cairo, Tunisi, Algeri, Salonicchio e le principali isole dell' Arcipelago.

Nel linguaggio del Mediterraneo *fare scala* (FAIRE ÉCHELLE. *TO TOUCH AT ANY PORT*) significa fare stanza o passare qualche tempo in un porto, per prendere, lasciare o deporre mercanzie.

SCALMIERA, s. f. TOLLETIÈRE. *ROW-LOCKS.* È uno spazio quadrato che si lascia sul capo di banda di certi bastimenti, per collocarvi il remo, in vece dello scalmo che in questo caso non vi è; ma per fare lo stesso uffizio vi sono due pezzi di legno piatti, stabiliti ad angolo retto sulla banda del bastimento, che lasciano tra di loro l' intervallo necessario pel moto del remo, il cui manico è quadrato, e trovasi perciò sufficientemente contenuto dai due lati, senza scalmo e senza frenello. Quest' uso è inglese (Fig. 112 *d*).

SCALMO. V. *Scarmo.*

SCALO, s. m. CALE POUR LA CONSTRUCTION DES VAISSEAUX. *STOCKS FOR SHIP BUILDING OR SLIPS.* E un terreno preparato in pendío dolce, per servire di base nel luogo della costruzione delle navi. E del tutto essenziale che questo terreno sia fermo e sodo, affinchè il peso della nave che vi si costruisce sopra, non lo faccia cedere in qualche parte, ciò che cagionerebbe de' grandi inconvenienti nel corpo della stessa. Il miglior partito è di murare questo terreno, quando non sia fermo di sua natura. La superficie si riduce a piano inclinato verso il mare, con tre file di legni stabiliti secondo il pendío del suolo, una a mezzo, e le altre ai due lati. A traverso di queste tre file di pezzi se ne fadentano degli altri, a poca distanza gli uni dagli altri, paralleli tra di loro e perpendicolari ai primi. Questa costruzione si chiama l'ingraticolato dello scalo. La pendenza che si dà al cantiere sul quale debbe scorrere il bastimento è dalle dieci alle tredici linee per piede per le navi di rango e per le fregate e bastimenti mercantili dalle dodici alle tredici linee per piede. La più piccola inclinazione o pendenza di dieci linee per piede corrisponde ad un angolo di 3° 58′. La maggiore, cioè di linee tredici per piede, dà un angolo di 5° 33′ ¼. Le masse più pesanti, poste le altre circostanze pari, richiedono un angolo d'inclinazione minore. Sopra di questo si stabilisce quello che propriamente si dice il *cantiere*; onde le due voci di *scalo* e di *cantiere* non sono sinonime.

*Scalo avanzato.* Veo. *Scalo vivo.* AVANT-CALE. *PART OF THE SLIP WHICH IS ASTERN OF A SHIP WHEN BUILDING.* È quella parte dello scalo ch' è compresa dall' estremità del corpo della nave in costruzione sino ad una certa tratta sott' acqua, sulla quale si fa scorrere la nave all' acqua. E un piano fatto di legname con lo stesso pendío del cantiere.

*Scalo di raddobbo o di concia.* CALE DE RADOUB OU DE CARÈNE. *SLIP FOR REPAIR THE LANCH OF A SHIP ON THE STOCKS.* Sono cantieri ingraticolati in alcuni porti mercantili stabiliti lungo le rive murate, al piano del terreno che resta scoperto a mare basso, per carenare e fare de' piccoli raddobbi ai bastimenti di commercio.

Vi si conduce a mare alto il bastimento, alla carena del quale si vuol lavorare; ivi resta a secco quando il mare si ritira; e si tiene fermo al suo luogo, pel tempo che debba restarvi, con puntelli o sostegni, con ceppi di legno che sono piantati lungo la riva, a piedi della quale è stabilito lo scalo, e con corde che abbracciano gli alberi, ed hanno il loro punto d' appoggio nella riva vicina.

*Scalo di magazzino.* CALE DE MAGASIN. *SLIP OF A STORE-HOUSE OR MAST-HOUSE.* È il nome di un piano inclinato verso il mare, che si forma di più pezzi di legno dinanzi ad un magazzino d'alberi, di peononi, di botti e d'altri effetti pesanti, per farli discendere più facilmente all' acqua, quando si vogliono imbarcare o trasportare.

*Scalo d' una riva murata.* CALE D'UN QUAI. *SLIP OF A KEY OR WHARF.* È un luogo per isbarcare, fatto dall' arte per facilitare l'abbordo delle scialuppe, lance ed altri piccoli bastimenti, vicino ad una riva.

*Scalo di deposito d' alberatura.* CALE DE MATURE. *SLIP OF A MAST-HOUSE.*

*Nave allo scalo* s' intende quella che non ha ancora messo in mare, ed è tuttavia nel luogo dove è stata fabbricata.

*Scalo de' funajoli* è un luogo dove si fila e si torce la canapa per le funi. Dicesi anche *andana.*

SCANALATURA. V. *Battura.*

SCANDAGLIARE, v. a. e o. SONDER. *TO SOUND OR TO HEAVE THE LEAD.* E gettare lo scandaglio in mare per conoscere la profondità dell' acqua, la qualità del fondo, e determinare quindi con maggiore certezza la qualità del paraggio in cui si trova la nave. Quando il fondo è grande, come di centocinquanta o centottanta passi, è difficilissimo che lo scandaglio riesca esatto, per l' obbliquità che prende necessariamente nell' acqua la sagola dello scandaglio, particolarmente se la nave cammina. Quindi volendo scandagliare con la possibile esattezza, bisogna mettere in panna o di traverso per alcuni minuti la nave, intanto che si getta lo scandaglio, avendo l'attenzione di tener pronta una corda molto lunga, e che non sia trattenuta nè ritardata in alcun modo nella sua discesa, e di appostare degli uomini a certe distanze, fuori del bordo per tutta la lunghezza della nave; questi uomini tengono in mano ciascuno molte duglie della sagola, per farla partire prontamente e senza che s' imbrogli, a misura che il piombo va a fondo. La nave ch' è in panna, non facendo quasi alcun movimento per avanzare, ed il piombo dello scandaglio scagliato con forza dalla parte

più anteriore del bastimento, cade quasi perpendicolarmente al fondo, a meno che non sia deviato da correnti inferiori o dalla forza delle maree. Gli uomini che sono disposti lungo il bordo per di fuori dal davanti all'indietro, mollano successivamente la parte di corda che tengono in mano, secondo che richiede il piombo che discende nell'acqua. Quello tra di essi il quale sente con la mano che non si dimanda più sagola dal piombo il quale già tocca il fondo, ritiene la sagola e grida. *Fondo*. Si esamina a quale marca o a qual numero di passi la sagola siasi fermata, e se ne fa memoria: si rimette il bastimento in rotta e si ritira la sagola ed il piombo dello scandaglio: si esaminano le sabbie, le conchiglie o altre materie che restano attaccate al sevo, e se ne fa parimente memoria. Dopo molte simili operazioni, fatte a diversi intervalli, si deduce, combinando gli scandagli con gli altri rilievi della navigazione, il luogo in cui si trova la nave.

*Scandagliare la tromba o il pozzo della tromba*. SONDER LA POMPE *ou* L'ARCHIPOMPE. *To sound the pomp-well*. V. *Scandaglio della tromba*.

SCANDAGLI, s. m. pl. SONDES. *Soundings*. Sono le profondità osservate nel mare, notate nelle carte marine, e d'ordinario espresse per braccia o passi.

*Stare su gli scandagli*. ETRE SUR LES SONDES. *To be on soundings*. Significa essere nei paraggi, dove le profondità del mare si esplorano con gli scandagli per ischivare le secche.

SCANDAGLIO, s. m. SONDE. *Sound*. Si dice dell'azione di scandagliare, ed anche del piombo col quale si scandaglia, che più propriamente si nomina *piombo di scandaglio* (PLOMB DE SONDE. *Plummet* or *sounding-lead*).

Il piombo dello scandaglio è bislungo, in forma di prisma o di piramide tronca, che si attacca ad una *sagola* detta *dello scandaglio* (LIGNE DE SONDE. *Sounding-line*), che si getta in mare per esplorarne la profondità. Alla sua sommità il piombo ha un manico o ansa per passarvi uno stroppo a cui attaccare la sagola. Nel fondo ha una cavità nella quale si mette un globo di sego, onde toccando il fondo si scuopra l'indole dello stesso da ciò che resta attaccato al sego: e se viene netto, si sappia che il fondo è di roccia. Con le scandaglio si fanno due osservazioni; una è del numero de' passi di fondo, e l'altra della sua qualità. Si può gettare lo scandaglio da per tutto, ma vi sono dei mari ne' quali non si arriva mai al fondo, come nella Manica, ne' mari di Olanda, alle coste della Bretagna, nel mare di Germania, al Banco di Terra Nova ecc. Lo scandaglio è utilissimo nell'avvicinarsi alle terre, in tempo di notte e di nebbia, e quando, non mostrandosi il sole, non si può prenderne l'altezza. Si hanno de' piombi di diversa grossezza. Que' che servono nelle grandi profondità diconsi *piombi di scandaglio grande*, cioè di *grandi fondi* (PLOMBS POUR LES GRANDES SONDES. *Deep sea leads*), gli altri chiamansi *piombini, piccoli piombi* o *scandagli da mano* (PETITS PLOMBS DE SONDE. *Hand-leads*).

*Andare con lo scandaglio*. ALLER A LA SONDE. *To sail by sounding*. È navigare, scandagliando di tratto in tratto, in que' paraggi che non sono noti per le carte, o alle coste pericolose.

*Bugliuolo di scandaglio*. BAILLE DE SONDE. *A bucket to hold the lead-line and the plummet*. È un vaso di legno che serve a tener raccolto ed a trasportare ciò che occorre per iscandagliare.

*Scandaglio di tromba*. SONDE DE POMPE. *Gauge rod of a pomp*. È una verga di ferro piatta, che ne' suoi lati è segnato a pollici, la cui estremità superiore si può attaccare a una corda, mediante la quale essa si cala per un buco che corrisponde al pozzo della tromba, aperto nel ponte, sino al fondo della sentina, onde conoscere il numero di pollici d'acqua che vi è, tanto per sapere che la nave non faccia acqua, quanto per sapere qual effetto facciano le trombe a confronto delle falle o vie d'acqua (Fig. 342).

*Scandaglio pei cannoni* o *gatto*. SONDE POUR LES CANONS *ou* CHAT. *Searcher*. È un istrumento d'artiglieria, composto d'un lungo manico e d'una patta che si fa scorrere per l'interno del cannone, onde conoscere se vi siano fessure, buchi, peli o altri difetti nel metallo. V. *Gatto*.

*Scandaglio* è il nome che si dà alle corde che sono della grossezza di quella che serve a scandagliare.

SCANDALARO, s. m. È la stanza vicina alla camera di poppa nelle galee.

SCAPOLI, s. m. pl. Sono quelli che servono nelle galere senza catena ai piedi, come sono i marinari ed i soldati.

SCAPPARE, v. a. ÉCHAPPER. *To escape* or *get away*. Significa fuggire da un pericolo di banco o scoglio, o di nemici.

*Due corsali ci sono scappati col favore di una folta nebbia.* DEUX CORSAIRES NOUS ONT ÉCHAPPÉ A LA FAVEUR D'UNE BRUME ÉPAISSE. *TWO PRIVATEERS GOT AWAY FROM US BY MEANS OF A THICK FOG.*

SCAPPATA, s. f. ÉCHAPPÉE. *RUN.*

*La Tigre ha una bella scappata.* LE TIGRE A UNE BELLE ÉCHAPPÉE. *THE TIGER HAS A CLEAR RUN.* Significa che il bastimento s'avvia bene e facilmente.

SCARICARE, v. a. e n. DÉCHARGER. *TO UNLOAD.*

*Scaricare un bastimento.* DÉCHARGER UN BATIMENT. *TO UNLOAD A SHIP.* Significa levare le mercanzie e gli effetti dal bastimento.

*Scarica la scialuppa.* DÉCHARGE LA CHALOUPE. *CLEAR THE LAUNCH.*

*Scaricare una vela.* DÉCHARGER UNE VOILE. *TO FILL A SAIL.* E quando si fa prender del vento ad una vela accollata all' albero, cioè, che le si fa ricevere del vento nel suo interno o dalla parte a cui è orientata o dall' opposta.

Quando si è preso vento davanti, si grida:

*Scarica davanti* (DÉCHARGE D'AVANT. *HAUL OFF ALL; LET GO AND HAUL*), per comandare all' equipaggio d' orientare le vele anteriori all' altro bordo, affinchè il vento dia nella vela di trinchetto e nella sua gabbia.

*Scarica la gabbia di trinchetto.* DÉCHARGE LE PETIT HUNIER. *FILL THE FORE-TOP SAIL.* È un comando di orientare la gabbia di trinchetto, sicchè riceva il vento nella sua faccia interiore, dopo che il bastimento stette in panna, o virando di bordo.

*Scarica di dietro.* DÉCHARGE DERRIÈRE. *MAIN SAIL OR MAIN TOP-SAIL HAUL.* E un comando col quale si ordina che, nel virar di bordo, si braccino i pennoni delle vele posteriori, onde ricevano il vento sull' altro bordo, dopo che si è preso in faccia, o vanto davanti. Questi due termini però sono andati in disuso.

*Scaricare un cannone. Sparare un cannone.* TIRER LE CANON. *TO FIRE A GUN.*

Si dice ancora *scaricare un cannone* (DÉCHARGER UN CANON. *TO DRAW THE CHARGE OF A CANNON*) quando si leva la palla e la polvere con la cucchiaja.

*Scaricare la zavarra* (DÉLESTER. *TO UNBALLAST*) significa portarla fuori del bastimento.

SCARICO, s. m. DÉCHARGEMENT. *THE ACT OF UNLADING OR DISCHARGING A VESSEL.*

SCARMI, s. m. pl. Ven. *Slongatori.* ALONGES. *FUTTOCKS OR FUTTOCK-TIMBERS.* Sono qua' pezzi di legno con i quali, sorgendo dalle cappezzelle, si viene a contormare la costa. V. *Costa.*

*Scarmi delle cubie.* ALONGES DES ÉCUBIERS. *HAWSE-PIECES.* Sono grossi e lunghi pezzi di legno che formano il davanti della nave, e riempiono tutto lo spazio compreso tra la ruota e la prima costa di prua. Siccome questa parte del bastimento fende il fluido e dee resistere alle forze del mare; così essa è piena di legname, e gli scarmi sono al contatto l' uno dell' altro, tranne alcuni buchi bislunghi che si lasciano di tratto in tratto perchè l' aria vi circoli e ritardi l' immarcimento dei pezzi stessi. Chiamansi scarmi delle cubie, perchè appunto in questi sono aperti quei due fori che hanno questo nome. V. *Cubie.* Quegli scarmi poi che sono vicini alla ruota di prua, chiamaosi *apostoli* (APOTRES. *KNIGHT-HEADS OR BOLLARD TIMBERS*). V. *Apostoli.*

SCARMO, s. m. *Scalmo.* TOLLET. *THOLE OR THOAL.* È una cavicchia di legno o di ferro, piantata a bordo d'un battello o d' una scialuppa o d'altro bastimento a remi, per servire d'appoggio e di punto fisso al remo che vi è allacciato lascamente con uno stroppo (Fig. 112 G C). Così il remo si muove liberamente avanti e indietro. Prendesi pure per un legno forato nel quale passa il remo, ed in tal maniera sta con più sicurezza; o per un legno che ha un incavo aperto di mezzo cerchio sul quale si appoggia il remo. V. *Forcola.*

SCARMOTTI, s. m. pl. *Schermotti.* ALONGES. *TOP-TIMBERS.* Sono i pezzi superiori che terminano il contorno delle coste. V. *Costa.*

*Scarmotti di rovescia.* ALONGES DE REVERS. Sono quei pezzi che hanno una curvatura pel verso contrario, cioè convessa all' indentro del fianco della nave, e formano la rientrata.

*Scarmotti delle porche.* ALONGES DE PORQUES. *FUTTOCK-RIDERS.* Sono quei pezzi che servono a compiere superiormente il contorno delle porche. V. *Porche.*

*Scarmotti delle alette.* ALONGES DES CORNIÈRES. *TOP-TIMBERS OF THE FASHION-PIECES.* V. *Aletta.*

*Scarmotti di poppa.* ALONGES DE POUPE. *STERN-TIMBERS.* Sono quei legni che formano i due angoli della parte di poppa ch' è più all' indietro, cioè dagli stanti o piè dritti del gran forno sino al coronamento, e che trovansi più all' indietro dagli scarmotti delle alette e dell' arcaccia.

*karmotti del quadro di poppa*. ALONGES DE TABLEAU. *TAFFAREL-TIMBERS*. Sono stanti o piè dritti posti in alto della poppa, sopra il tendaletto della galleria, ai quali si appoggiano e s' incastrano i majeri che contornano e chiudono questa parte. Hanno questo nome perchè formano la parte piana nella sommità della poppa, che si denomina *quadro di poppa*. V. *Quadro*.

SCAROCCIO è il diffalco che si dà al cammino fattosi, quando si va a vela dell' oste o con la corrente. V. *Stima*.

SCARONZARE, v. n. *Andare di scaronzo*. *Derivare*. DÉRIVER. *TO DRIVE* OR *SAG TO LEEWARD*. V. *Derivare*. *Roncia*.

SCARONZO, s. m. Significa lo stesso che *deriva*.

SCARPA (s. f.) *dell' ancora*. SABATTE DE L'ANCRE. *SHOE OF AN ANCHOR*. E un pezzo di legno tagliato a conio con un buco nell' estremità più acuta, onde passarvi una corda per mezzo della quale resta sospeso fuori del bordo verso prua. Il suo uso è di ricevere il becco dell' ancora, onde non danneggi il bordo con lo sfregamento quando è al suo posto, pei moti che può ricevere, o quando si dà fondo.

*Scarpa di bighe*. SABATTE. PATIN ou SOLE. *A SOLE FOR THE HEEL OF THE SHEERS TO STEP IN*. Sono pezzi di legno con un incastro tondo nel mezzo, che si mettono sotto gli stanti delle bighe, affinchè non penetrino nel suolo quando sono in lavoro, e si stabiliscono sul suolo di un cantiere di nave in costruzione. Si fa anche un buco a questa scarpa per legarvi una corda, per tirare e trasportare, la biga da un luogo all' altro.

SCARTO, s. m. REBUT. DE REBUT. *REFUSE* OR *UNFIT FOR THE SERVICE*. Diconsi *di scarto* quegli oggetti che sono inutili per servizio.

*Legname di scarto*. BOIS DE REBUT. *REFUSE WOOD* OR *REFUSE TIMBER*. V. *Rifiuto*.

SCASSA, s. f. Veo. *Scazza*. CARLINGUE. *STEP*. V. *Mischia*.

SCATON (s. m.) *del timone*. Ven. *Rovescio del timone*. SAFFRAN. *THE AFTER PIECE OF THE RUDDER*. V. *Rovescio*.

SCAVEZZARE, v. a. *Rompere*. *Spezzare*. ROMPRE. CASSER. *TO BREAK*.

SCAVEZZO, add. *Scavezzato*. CASSÉ. ROMPU. *BREAKEN*. *BROKEN*.

*Nave scavezza o scavezzata in colomba*. Voc. Ven. VAISSEAU ARQUÉ. QUILLE ARQUÉE. *A BROKEN-BACKED SHIP*; *A CAMBERED KEEL*. V. *Arco*.

SCHEGGIA, s. f. *Stiappa*. *Schiappa*. Ven. *Schienza*. ECLAT. COUPEAU. *SPLINTER*. *CHIP*. È un pezzo di legno che si separa e vola a qualche distanza, pel laceramento cagionato ne' bordi del bastimento in battaglia, dal colpo di palle di cannone. Le schegge sono pericolose, e danneggiano molta gente dell' equipaggio.

SCHEGGIA, s. f. *Roccia*. *Scoglio scosceso*. ROCHER ESCARPÉ. ROCHE. *A ROCK*.

SCHEGGIARE, v. n. e *Scheggiarsi*, v. n. p. ÉCLATER. SE ROMPRE. SE BRISER PAR ÉCLATS. *TO CRACK*; *TO SPLIT*; *TO SHIVER*; *TO BREAK IN PIECES*; *TO BURST*. Vuol dire rompersi in ischegge.

SCHEGGIONE, s. m. GROS COUPEAU. GROS ÉCLAT. Accrescitivo di scheggia.

SCHERMOTTARE, v. a. *Mettere gli schermotti*. METTRE LES ALONGES. *TO PUT THE FUTTOCK-TIMBERS*. Significa disporre e fermare al loro luogo gli schermotti delle coste.

SCHIANCIO, s. m. *Stiancio*. BIAIS. GUINGOIS. *BEVEL*. *ACUTE ANGLE*. *SLOPE*. Si dice di un pezzo di superficie obbliqua che partecipa del lungo e del largo, siccome fa la diagonale del quadrato. V. *Quartabuono*.

SCHIANCIO (A), avv. *A sghembo*. *A sghimbescio*. *A schisa*. DE TRAVERS. DE BIAIS. DE GUINGOIS. *BIAS*. *SLANTING*. *SLOPING* OR *SLOPINGLY*. *ASLOPE*. *ACROSS*. *OVERTHWART*.

SCHIANCIRE, v. a. FRAPPER DE BIAIS. DONNER DE COTE. *TO STRIKE IN AN OBLIQUE MANNER*. Significa dare o percuotere di schiancio.

SCHIAPPA. V. *Scheggia*.

SCHIAPPARE, v. a. FENDRE DU BOIS. *TO CLEAVE*. *TO SLIT*. *TO SPLIT*. Fare scheggia di alcun legno.

SCHIENE, s. f. pl. VARANGUES DES BATEAUX. *FLOOR-TIMBERS*. Diconsi que' pezzi di legno disposti come solivi o travicelli che attraversano il fondo de' battelli, e sopra i quali si collocano la suole, la tavola e le bordature del fondo.

SCHIFO, s. m. *Lancetta*. *Iola*. *Viola*. *Palischermo*. ESQUIF. *A SKIFF* OR *YAWL*. Si dà questo nome a una piccola barca a remi, quale aver sogliono i bastimenti mercantili cui serve di canotto.

SCHIOCCA, s. f. Voc. Nap. È la parte superiore esterna della poppa, dove viene la scultura o l' intaglio.

SCHIUMA, s. f. ECUME. *THE FROTH* OR *FOAM OF A BREAKING SEA*. E un aggregato d' infinita bolle o gallozzoline ripiene d' aria, che comparisce biancastra sulla superficie del mare che si rompe negli scogli, o pel veloce moto della nave, o per alcuni venti dai quali il mare è agitato. V. *Pecorelle*.

SCIA, s. f. Houaiche ou ouaiche. Les eaux ou le sillage d'un vaisseau. *Way or track of a ship.* S'intende con questa pasola la traccia, il solco o la striscia risultante do una sorta di bollimento in piccoli vortici che lascia dietro di sè, nella diresione della suo rotta, una nave che cammina, ed è un effetto delle acque laterali, che per tutte le diresioni teodono a ritornare al loro livello, e a riempiere il vôto che fece la nave, avansandosi nel mare.

*Scia scorre* o *zia scorre* è quondo da una banda del bastimento si scia, e dall'altra si voga per farlo girar più prontamente. V. *Galera.*

SCIABLA, s. f. *Sciabola. Scimitarra.* Sabre. Cimeterra. Coutalas. *A sabre; a hanger; cymetar or cutlass.* E una spada corta con taglio da una parte e costolo dall' altra a guisa di coltello, ma rivolta la puata verso la costola. Dicesi anche *storta.*

SCIALANDO, s. m. Chalan. *A sort of lighter.* E una barca o un battello piatto che serve a trasportare la mercanzie per l' imbarco ne' bastimenti o per lo sbarco.

Queste barche tirate da cavalli servono a discendere ne' fiumi di Francia pei trasporti. Sono lunghe dodici tese e larghe dieci piedi, con quattro piedi di bordo. Come però la loro costrusioue non è abbastansa solida, così non si fauno rimoutare sui fiumi. Si disfanno a Parigi, e se ne vendono i materiali.

SCIARE, (v. n.) *co' remi.* Scier avec les avirons. *To hold water or to back water with the oars.* E vogare a ritroso e all'indietro, tirando il maoico del remo verso la poppa, e spingendo l' acqua con la pala verso il davanti del bastimento. Quando si scia con un solo remo, si fa girara la prua verso la parte dalla quole si scia. Questa manovra è utile per far girare prontamente un eanotto o una scialuppa, quando la sola azione del timone non basta, o perchè il bastimento non sia per anco in marcia, o perchè si voglia schivare un pericolo o l' abbordo di uo altro bastimento ecc.

Quando si scia da amendue i bordi nello stesso tempo, movendo i remi per la direzione contraria della voga che si fa par andare avanti, il bastimento rincula o va all' indietro; ciò che si diee *sciare per dare indietro* (Scier tout a culea ou scier par tout. *To back all a-stern*).

*Scia a tribordo.* Scie a tribord. *Hold water with the starboard oars.* E un comando di sciare co' remi armati alla destra.

*Scia a babordo.* Scie a babord. *Hold water with the larboard oars.* E un altro comando di sciase co' remi armati alla sinistra.

SCIMITARRA. V. *Sciabla.*

SCIOGLIMENTO, s. m. *Rompimento del diaccio di un fiume o canale.* Débacle. *The breaking up of the ice.*

SCIONE, s. f. *Scionata. Nodo o gruppo o gruppata di venti.* Tourbillon. *A tornado. A whirlwind.* E quando nello stesso tempo avviene che impetuosi venti soffino per diresioni coutrorie, ed imprimano movimenti vorticosi all'aria, e faceodo che l'acqua travagli molto i bastimenti.

SCIROCCO, s. m. Sud-Est. *South-East.* È un nome di vento che spira tra Levante e Mezzodì.

SCOCCIARE (v. a.) è cootrario d' incocciare. Significa sciogliera un bozzello, uno stroppo od altro incocciato prima.

SCODELLA, s. f. Ven. *Tampagno.* Écuelle.

*Scodella dell' argano.* Ecuelle du cabestan. *The iron-socket or saucer of the capstern.* È uoa piastra di ferro sulla quale gira il perno dell' argano.

SCOGLIO, s. m. Ecueil. Rocher. Danger. *A shelf, sand or rock by or in the sea.* E un masso di roccia in ripa al mare o dentro del mare.

*Scogli a fior d' acqua. Rompenti. Frangenti.* Brisans. *Breakers.* Sono scogli che si sollevano sino alla superficie dell' acqua o sopra d' essa, sui quali le onde del mare vanno a rompere.

SCOLLATO. V. *Discolato.*

SCOLTURA (s. f.) *delle navi.* Sculpture. Sculptures. *Carved work or moulding of the stern, and head of ships.* Sono gli ornamenti, membretti, intagli a basso rilievo, fioroni, cartocci, figure con cui si decora la poppa e la poleoa o il davanti del bastimento.

SCOMPARTIMENTI, s. m. pl. Emménagemans. *Distributions and conveniencies of ship; the contrivances of the hold: also the accommodations.* Chiamansi così tutti gli alloggiamenti, le distribusioni, le stanse che si fanno nell'interno di una nave, e che si separano con delle paratie, per collocarvi varj effetti e per alloggiare gli ufficiali ecc. Lo stabilire individualmente queste distribuzioni in una nave da guerra, è oggetto di

molta considerazione, atteso il risparmio che si dee fare dello spazio ch'è tanto limitato.

Gli scompartimenti della stiva sono i depositi del pane, i magazzini della polvere, la stanza del capocannoniere, la camera delle gomone, la fossa de' lioni, de' rispetti ecc. Sopra il falso ponte o pagliuolo di mezza stiva vi sono le camere de' viveri, de' legumi, delle vele, la stanza del capitano, quelle degli ufficiali, degli allievi o aspiranti di marina, de' chirurghi, le gallerie ecc.

Sul primo ponte vi è la santa Barbara, nella quale si fanno degli alloggi separati pel capocannoniere, per lo scrivano e pel chirurgo ecc.

Sul secondo ponte è la gran camera, nella quale si distribuiscono diverse stanze per alloggio d'ufficiali.

Davanti a questa gran camera a tribordo è l'ufficio; a babordo è il posto degli aspiranti di marina.

Sul cassero è la camera del consiglio, dinanzi alla quale vi sono più stanze per gli ufficiali, chiamate, a cagione della loro forma che si va stringendo, *il cembalo* (LE CLAVECIN).

Le paratie di santa Barbara o della gran camera sono a telaj posticci, e possono facilmente levarsi, onde in un combattimento la batteria resti sgombrata in tutta la sua lunghezza, pel servizio del cannone.

Gl'Inglesi i quali mettono dei cannoni sino all'indietro della nave sul cassero, fanno *giù le brande* (BRANLE-BAS. UP ALL HAMMOCKS) anche nella camera del consiglio; e questo è ciò che primo di tutti fece l'ammiraglio Estaing in Francia nel 1778, sulla nave la Linguadoca, aumentando con ciò la batteria di dieci cannoni.

Finalmente sul casseretto si facevano altre volta degli scompartimenti affatto all'indietro per camere d'ufficiali, e due basse stanze pei capi principali, ma questi alloggi sul casseretto sono presentemente soppressi quasi da tutte le nazioni.

SCONTRI, s. m. pl. Diconsi così quei pezzi di metallo o di ferro che si dispongono obbliquamente per fermare qualche pezzo, sicchè non possa muoversi verso quella parte.

*Scontri delle bitte.* V. *Bitte.*

*Scontri dell'argano.* V. *Argano.*

SCOPAMARI, s. m. pl. *Coltellacci.* BONNETTES BASSES. LOWER-STUDDING-SAILS. Sono vele lunghe e strette che si possono spiegare ai due lati di ciascuna vela quadra delle navi. Scopamari diconsi più precisamente quelle vele che s'aggiungono alle vele basse di maestra e trinchetto. Queste aggiunte si fanno per mezzo de' *buttafuori* che si connettono ai pennoni nella loro stessa direzione. Servono nel caso di poco vento per aumentare la superficie delle vele, onde ottenere maggiore velocità di cammino. V. *Bonnette* e *Coltellacci.*

*Scopamari di maestra.* GRANDES BONNETTES. MAIN-STUDDING-SAILS.

*Scopamari di trinchetto.* BONNETTES DE MISAINE. FORE STUDDING-SAILS.

SCOPPIARE, v. n. Ven. *Schiopare.* ÉCLATER. TO SPLINT. Significa spaccarsi o aprirsi, e si dica di quelle cose che per pienezza o altra violenza si rompono, e per lo più facendo strepito.

SCORRERE, v. n. RODER. TO SHEER. E l'arare dell'ancora.

*Il bastimento scorre sulla sua ancora.* LE BATIMENT RODE SUR SON ANCRE. THE SHIP SHEERS ABOUT HER ANCHOR. V. *Arare.*

SCORZI. Voc. Ven. V. *Legname.*

SCOSA, s. f. *Ascosa.* E l'accumulamento de' madieri nelle galee (ACCULEMENT DES VARANGUES. RISING OF THE FLOOR-TIMBERS).

SCOTOLA, s. f. ESPADE. SPATTLE OR SLICE. È uno strumento di legno o di ferro a guisa di coltello senza taglio, col quale si scuote e si batte il lino o la canapa, avanti che si pettini per farne cadere la lisca.

SCOTOLARE, v. a. ESPADER. TO BEAT OR MASH FLAX OR HEMP.

SCOTTA, s. f. ECOUTE. SHEET OF ANY SAIL. Le scotte sono corde legate alle bugne o agli angoli inferiori d'ogni vela, per tirarla e tenerla obbligata all'ingiù, ciò che propriamente dicesi *cazzare una vela* (BORDER UNE VOILE. TO HAUL HOME OR HAUL AFT THE SHEET OF ANY SAIL). Quando si ha il vento di fianco, la scotta di sottovento è alata o cazzata verso l'indietro del bastimento più o meno, a proporzione che il vento è più o meno obbliquo, per disporla a ritenere il vento, e allora la scotta di sopravvento è mollata alla stessa misura, e si nomina *scotta rovescia* (ECOUTE DE REVERS. WEATHER SHEET). Ciò non appartiene se non che alle vele quadre; le vele triangolari di straglio ed i fiocchi hanno una sola scotta, come anche la mezzana, eccettuate alcune vele di straglio o fiocchi che ne hanno due, ma legate alla stessa bugna della vela, affinchè una serva ad un bordo e l'altra al bordo opposto, senza essere costretti di passare con questa manovra sopra gli stragli ed altri oggetti che la riterrebbero nel mezzo della nave, ogni volta che si vira di bordo.

Le scotte delle diverse vele di una nave si allestiscono nel modo seguente:

1.° *Scotte della vela maestra.* ÉCOUTES DE LA GRANDE VOILE. *Main-sheets.* Queste sono dormienti ciascuna al loro bordo, con una delle loro estremità che passa per un occhio piantato fuori del bordo, ad una incinta all' indietro della nave, verso l' alto delle bottiglie. Entrano nel bozzello di scotta che è annessa alla bugna della vela; indi in un bozzello incocciato fuori del bordo, un poco avanti alla parte dormiente della scotta; passano lungo il bordo sotto le parasarchie di mezzana, e rientrano a bordo per un buco obbliquo aperto sotto il primo risalto del cassero; si dà volta alle stesse sopra un tacchetto o castagnola a orecchie, la quale è fermata al bordo per di dentro sopra il cassero, dirimpetto alla seconda sartia posteriore dell' albero di maestra.

2.° *Scotte della gabbia di maestra.* ÉCOUTES DU GRAND HUNIER. *Main-top sheets.* Sono allacciate ciascheduna alla bugna della vela con un nodo semplice; passano sul bozzello di cima del pennone di maestra; indi in quello ch' è incocciato sotto il mezzo dello stesso pennone; discendono sul davanti dell' albero di maestra sino al bittone o cazzascotte sul secondo ponte, dove passano per una ruota posta in uno degli stanti del cazzascotte, al quale si amarrano.

3.° *Scotte del pappafico di maestra.* ÉCOUTES DU GRAND PERROQUET. *Main-top-gallant sheets.* Sono le stesse corde che servono di mantiglie alla vela di gabbia di maestra.

4.° Quando è vi un contrappapafico, le mantiglie del pappafico servono a quello di scotte.

5.° *Scotte di trinchetto.* ÉCOUTES DE LA MISAINE. *Fore-sail sheets.* Queste sono dormienti ad un occhio o ad una campanella di ferro, piantata nell' incinta sotto la seconda batteria, davanti alla scala fuori bordo, cioè, presso a poco verso il mezzo della nave. Queste scotte passano, ciascuna dalla sua parte, nel bozzello semplice incocciato alla bugna della vela. Ritornano ad entrare nel bordo, passando per una girella incassata nel legno dello stesso bordo, poco sopra la parte dormiente, e si amarrano sul secondo ponte ad un tacchetto ad orecchie, ch' è attaccato alla murata sotto ciascun passavanti.

6.° *Scotte di parrocchetto* o sia *della gabbia di trinchetto.* ÉCOUTES DU PETIT HUNIER. *Fore-top sheets.* Sono ordite come quelle della gabbia di maestra, con la differenza che il loro cazzascotte è sul castello di prua.

7.° *Scotte del pappafico di trinchetto.* ÉCOUTES DU PETIT PERROQUET. *Fore-top-gallant sheets.* Sono le stesse corde che servono di mantiglie alla gabbia di trinchetto.

8.° *Scotte di contrappapafico di trinchetto.* ÉCOUTES DU PETIT PERROQUET VOLANT. Quando vi sia, gli servono le stesse corde che fanno l' ufficio di mantiglie del pappafico.

9.° *Scotta di mezzana.* ÉCOUTE D'ARTIMON. *Mizen sheet.* Si ferma questa allo stroppo di un bozzello ch' è al piede del bastone di bandiera; va a passare nel bozzello annesso alla bugna della vela, indi nel bozzello nominato. Si amarra ad un tacchetto sopra il casseretto, vicino al coronamento ed al lato della parte dormiente.

10.° *Scotte di contrammezzana.* ÉCOUTES DU PERROQUET DE FOUGUE. *Mizen-top sheets.* Sono amarrate ciascuna con un nodo semplice alla bugna della vela; passano pel bozzello annesso alla bugna dell' estremità del pennone di verga secca; indi pel bozzello posto sotto il mezzo dello stesso pennone; dopo ciò, per un bozzello posto al piede dell' albero di mezzana, o si amarrano ad un tacchetto inchiodato da vicino sul casseretto.

11.° *Scotte di belvedere.* ÉCOUTES DE LA PERRUCHE. *Mizen-top sheets.* Sono le stesse corde che fanno l' ufficio di mantiglie di contrammezzana.

12.° *Scotte di civada.* ÉCOUTES DE LA CIVADIÈRE. *Sprit-sail sheets.* Sono ordite in questo modo. Si amarra alla bugna della vela una corda bastantemente lunga, chiamata *penzolo della scotta.* All' estremità del penzolo è stroppato un bozzello destinato al passaggio ed al movimento della scotta. Ciascuna di queste scotte è dormiente, nello stesso sito della scotta di trinchetto, a un occhio o campanella di ferro: passa nel bozzello ch' è all' estremità del penzolo; riviene ed entra a bordo per una girella ch' è sopra quella per cui entra la scotta di trinchetto; si amarra sul secondo ponte ad un piccolo tacchetto posto contro la murata, un poco all' indietro di quello a cui si amarra la scotta di trinchetto.

Vi sono alcuni che per maggiore semplicità fermano queste scotte sopra uno degli scarmotti della prima costa di prua, ai quali le amarrano vicino alla loro dormiente, dopo che sono passate nel bozzello di scotta alla bugna della vela: ma il primo modo pare migliore.

13.° *Scotte di controcivada.* ÉCOUTES DE LA CONTRE-CIVADIÈRE. *Sprit-top-sails sheets.*

Sono le stesse corde che servono di maotiglia alla vela di civada.

14.° e 15.° *Le scotte della vela di straglio di mezzana* (ECOUTES DE LA VOILE D'ÉTAT D'ARTIMON. *MIZEN-STAY-SAIL SHEETS*) e quelle della *vela di straglio di contrommezzana* (VOILE D'ÉTAT DU PERROQUET DE FOUCUE. *MIZEN-TOP-STAY-SAIL SHEETS*) si amarrano tutte due ad un tacchetto posto davanti e al piede dell' albero di messana.

16.° *Scotta della gran vela di straglio.* ÉCOUTE DE LA GRANDE VOILE D'ÉTAT. *MAIN-STAY-SAIL SHEET.* È un paranco che si afferra da una parte ad una radancia fermata alla bugna di scotta di questa vela, avendo l' altra taglia incocciata al bordo ad un occhio semplice di ferro posto verso l' entrata de' passavanti e dirimpetto all' albero di maestra. La vetta o tirante di questa scotta viene ad amarrarsi alla murata ad un tacchetto vicino a questa taglia.

17.° *Scotta della vela di straglio della gran gabbia.* ECOUTE DE LA VOILE D'ÉTAT DU GRAND HUNIER. *MAIN-TOP-STAY-SAIL SHEET.* È una corda semplice la quale, fermata col suo punto di mezzo alla bugna della vela, forma due rami i quali si amarrano tutti e due al cazzascotte della gran gabbia, davanti all' albero di maestra, passando uno alla destra e l' altro alla sinistra di detto albero.

18.° *Scotta della controvelo di straglio della gran gabbia.* ECOUTE DE LA CONTRE-VOILE D'ÉTAT DU GRAND HUNIER. *MAIN-TOP-STAY-SAIL SHEET.* Anche questa si forma di due rami come la precedente, e si amarra ad un tacchetto vicino al cazzascotte.

19.° *Scotta della vela di straglio del pappafico di maestra.* ECOUTE DE LA VOILE D'ÉTAT OU GRAND PERROQUET. *MAIN-TOP-GALLANT STAY-SAIL SHEET.* Questa passa per una radancia incocciata al falso straglio grande, sopra la gassa della sua incappellatura, e viene alla gran gabbia, da dove essa si manovra e dove si amarra.

20.° 21.° e 22.° *Scotte de' flocchi.* ÉCOUTES DES FOCS. *SHEETS OF THE JIBS.* Sono parimente formate di due rami fermati alla bugna della loro vela; si amarrano ad un tacchetto contro la murata del davanti della nave, o pure al basso della sartia anteriore di trinchetto, e dalla parte di sottovento, secondo il bordo che tiene la nave, dopo di essere passate per un bozzello impernato in uno degli scarmotti della prima costa.

23.° *Scotta dello trinchettina.* ÉCOUTE DE LA TRINQUETTE. *FORE-STAY-SAIL SHEET.* È simile alle scotte de' flocchi; si amarra nello stesso modo, o pure all' estremità di sottovento del parapetto del castello di prua.

24.° *Scotta del coltellaccio o bonnetta della vela maestra.* ECOUTE DE LA BONNETTE DE GRANDE VOILE. *MAIN STUDDING-SAIL SHEET.* È una corda semplice, amarrata col suo mezzo alla bugna o angolo interiore ed inferiore di questa vela; sicchè forma due rami i quali si guidano e si amarrano, uno tirando verso avanti, l' altro verso indietro, ai tacchetti più vicini.

25.° È lo stesso che la *scotta del coltellaccio o bonnetta di trinchetto.* ECOUTE DE LA BONNETTE DE MISAINE. *FORE STUDDING-SAIL SHEET.*

26.° *Scotta del coltellaccio della gran gabbia.* ECOUTE DE LA BONNETTE DU GRAND HUNIER. *MAIN-TOP STUDDING-SAIL SHEET.* Si amarra alla bugna o angolo interiore basso di questa bonnetta, e va ad amarrarsi nella gabbia, dopo d' essere passata per un bozzello all' estremità del pennone di maestra.

27.° È lo stesso che la *scotta del coltellaccio della gabbia di trinchetto.* ECOUTE DE LA BONNETTE DU PETIT HUNIER. *FORE-TOP STUDDING-SAIL SHEET.*

28.° e 29.° *Scotte dei coltellacci del grande e del piccolo pappafico.* ECOUTES DES BONNETTES DU GRAND ET DU PETIT PERROQUET. *MAIN-TOP-GALLANT STUDDING-SAILS SHEETS, AND FORE-TOP-GALLANT STUDDING-SAILS SHEETS.* Passano per un bozzello all' estremità del pennone di gabbia che loro è di sotto, e vanno ad amarrarsi alla stessa gabbia.

*Mollare una scotta.* LARGUER UNE ÉCOUTE. *TO EASE OFF ANY SHEET.*

*Cazzare le scotte.* BORDER LES ÉCOUTES. *TO HAUL AFT THE SHEETS.*

*Avere le scotte mollate.* AVOIR LES ÉCOUTES LARGUES. *TO SAIL WITH FLOWING SHEETS.*

*Cazzascotte.* SEP D'ÉCOUTE. *KNIGHT-HEADS OF THE TOP-SAIL SHEETS.*

*Scotta interiore d' un coltellaccio.* ÉCOUTE INTÉRIEURE D'UNE BONNETTE. *INNER SHEET OF A STUDDING-SAIL.*

*Falsa scotta.* FAUSSE ÉCOUTE. *PREVENTER-SHEET.* È per servirsene al caso di mancanza delle scotte assegnate ad ogni vela.

*Scotta volante.* ÉCOUTE VOLANTE. *FLYING SHEET.*

SCRICCHIARE, v. n. *Scricchiolare.* CRAQUETER. *TO RATTLE* OR *CLATTER, TO RUSTLE* OR *CRACKLE.* È quel piccolo crepito che fa una cosa secca e dura, che voglia rompersi.

SCRICCHIOLARE, v. n. CLIQUETER. CRAQUER. *TO CLACK. TO CRACKLE.* Si dica di

qualsivoglia cosa dura o consistente, la quale renda suono acuto nell' essere sforzata, o nello schiantarsi.

SCRIVANO ( s. m. ) *di bastimento mercantile.* ECRIVAIN DE VAISSEAU MARCHAND. *A CLERK OR SUPERCARGO OF A MERCHANT SHIP.* È un commesso che viene posto sul bastimento dal negoziante cui esso appartiene, per tener conto e stare in attenzione onde niente venga distratto o dissipato a danno del proprietario. Egli è obbligato di tenere un registro, o giornale contrassegnato dal giudice del luogo dal quale parte, o da due principali interessati nel bastimento. Questo registro contiene l' inventario della nave, de' suoi attrazzi, apparecchi, arme, munizioni, mercanzie, viveri; i nomi dei passeggieri, se ve ne sono; il nolo nel quale hanno convenuto; il ruolo della gente d' equipaggio; le compre che si fanno pel bastimento dopo la partenza, le vendite di mercanzie, il consumo de' viveri e delle munizioni, e finalmente le spese del viaggio.

Su questo registro parimente si scrivono le deliberazioni che si sono prese dai mercanti, capitani, piloti ed altri che hanno diritto d' opinare; i nomi, l' età e qualità di quelli che muojono in viaggio, e, se si può, il genere della loro malattia.

In una parola, niente succede sopra un bastimento mercantile di cui uno scrivano esatto non debba darsene carico nel suo registro, affinchè in caso di bisogno, quando egli sia citato dinanzi al giudice, possa renderne conto.

Lo scrivano fa l' ufficio di cancelliere nei processi criminali, per tutte le informazioni, e di notajo per ricevere i testamenti di quelli che muojono nel bastimento, e per fare l' inventario de' loro effetti.

Per ischivare ogni frode e sorpresa in questi ultimi casi, egli dee rimettere alla cancelleria del luogo tutte le minute di dette informazioni, testamenti, inventarj, ventiquattr' ore dopo il ritorno del bastimento.

Lo scrivano non può abbandonare il bastimento quando il viaggio non sia terminato, sotto pena di perdere tutti i suoi salarj, e di un' emenda arbitraria.

Ne' bastimenti de' porti dell' Oceano, d' ordinario l' ultimo degli officiali de' bastimenti mercantili è quegli che fa le funzioni di scrivano; ma nei porti della Provenza e della Linguadoca vi sono degli uomini aggregati al carico di scrivani, ai quali sono particolarmente appoggiate queste funzioni.

SCUDO, s. m. ÉCUSSON. *THE ESCUTCHEON OR ORNAMENT ON THE MIDDLE OF THE UPPER-COUNTER, WHERE THE SHIP'S NAME IS WRITTEN.* È un quadro con cornice d' intaglio, nel quale è segnato il nome del bastimento. È un ornamento della poppa, e si colloca immediatamente sotto le finestre della camera del consiglio, tra queste e la gran volta o forno di poppa. Così in generale si chiamano le sculture o gl' intagli che portano gli stemmi della nazione, della città, delle provincie o del proprietario del bastimento. Lo scudo è portato talvolta dal lione che si mette alla polena. Alcune corvette o fregate hanno in luogo di figura, sul tagliamare, uno scudo accompagnato da ornati, e ciò per l' oggetto di rendere la loro prua più leggiera; ma pare difficile che la prua possa in questo modo terminare aggradevolmente e con buon garbo.

*Majeri di scudo*, *serrette di scudo.* BORDAGES D'ÉCUSSON. VAIGRES D'ÉCUSSON. Sono quelle situate affatto all' indietro del corpo della nave.

*Barre di scudo.* BARRES D'ÉCUSSON. *COUNTER-TRANSOM.* È una barra di poppa, posta sull'estremità superiore della ruota di poppa. V. *Controdragante.*

SDOGANARE, v. a. RETIRER DE LA DOUANE. *TO TAKE FROM THE CUSTOM-HOUSE ANY COMODITY BY PAYING THE USUAL DUTY.* È il cavar di dogana o liberar di dogana gli effetti, le mercanzie, pagando la stabilita gabella.

SECCA, s. f. *Seccagna.* BATTURE. BANC. BANC DE SABLE. *A FLAT OR SHOAL OR SAND-BANK.* È un sito del mare nel quale il fondo è elevato, e veggonsi le onde a rompere, e per dove i bastimenti non possono passare. V. *Banco.*

SECCARE ( v. a. ) *il fondo della nave. Estrarre l' acqua dal fondo.* SÉCHER. EPUISER. *TO DRY OR TO DRY UP.* V. *Aggottare.*

SECCHE, s. f. pl. *Seccagne.* SÈCHES. *SANDS AND ROCKS LEFT DRY IN THE SEA OR NEAR THE SEA-COASTS.* Si dà questo nome a certa sabbia che il mare cuopre quando è alto, e che lascia scoperte o a secco quando è basso. Si dà ancora talvolta il nome di *secche* ( SÈCHES ) a de' banchi di rocce o scogli, vicini alle coste, che il mare scuopre in tutto o in parte, quali sono le *secche di Barbaria* ecc.

*Secche accodate.* BRISANS. *BREAKERS.* Sono fila o serie di banchi di sabbia o di sasso che imbarazzano l' ingresso de' fiumi o dei porti. V. *Frangenti.*

SECCO, add. *A secco.* SEC. A SEC. *A DRY.*

*Essere a secco, correre a secco.* ALLER A MATS ET A CORDES. ETRE A MATS. *A SHIP A HULL OR UNDER BARE POLES; TO SCUD UNDER BARE POLES.* E avere, al caso di un forte colpo di vento, tutte le vele serrate, onde presentare al vento una minore superficie. Si mette anche la nave a secco, in certi casi, come in tempo di guerra, quando in certa distanza da alcune navi nemiche di forza superiore si vuol ischivare d'essere veduti.

*Bastimento rimasto a secco sulla riva.* NAVIRE A SEC SUR LE RIVAGE. *A SHIP HIGH AND DRY UPON THE BEACH.* È un bastimento investito nell'alto di una riva, intorno al quale non resta acqua bastante per galleggiare.

*Vogare a secco.* NAGER A SEC. *TO TOUCH SHORE WITH THE OARS IN ROWING.* È far forza con i remi nella riva o spiaggia.

*Mettere le vele a seccarsi.* METTRE LES VOILES AU SEC. *TO LOOSE SAILS TO DRY.* È in un porto o all'ancora spiegare le vele della nave al vento dopo la pioggia, per asciugarle.

*Il comandante è alla cappa a secco.* LE COMMANDANT EST A LA CAPE A SEC. *THE COMMODORE IS LYING HULL TO.* Vuol dire con pochissima vela.

SEGA, s. f. *Serra.* SCIE. *SAW.* È uno strumento noto, per lo più di ferro dentato, col quale si dividono i legni.

*Sega da mano con corda per tenderla.* SCIE A MAIN. *TWO-HANDLED FRAME-SAW; BEND SAW.*

*Sega armata in quadro.* SCIE A REFENDRE. *SQUARE FRAME-SAW.* È quella sega di cui si servono i segatori per recidere i legnami grossi, adattandoli sopra la piedica, nelle quali la lama dentata è posta nel mezzo della lunghezza del telajo.

*Sega con due impugnature per segare a traverso.* PASSE-PARTOUT. *CROSS-CUT-SAW.*

*Sega da segare il ferro.* SCIE A COUPER LES BOUTS DES CHEVILLES. *FLACK-SAW.*

*Sega da segar tavole.* SCIE A SCIER DE LONG. *A TWO-HANDLED SAW TO SAW PLANKS.*

SEGACCIO, s. m. SCIE A MAIN. SCIE A POING. *HAND SAW. WHIP SAW.* Questo ha una sola impugnatura ad una estremità con la quale si guida e si maneggia.

SEGARE, v. a. SCIER. *To saw.*

*Segare del legno.* SCIER DU BOIS. *TO SAW WOOD.* Vedasi alla voce *Legname* ciò che si riferisce intorno al metodo inglese di segare i legni da costruzione.

SEGATORE, s. m. SCIEUR. *SAWER.* Ven. *Segato.* È l'uomo che sega.

SEGATORI, s. m. pl. COTE DE FER. *AN IRON-BOUND SHORE.* Dicesi un fondo mal sicuro, dove sono molti scogli nei quali restano tagliate le gomone se si getta l'ancora.

SEGNALARE, v. a. BALISER.

*Segnalare un passo, un canale ecc.* BALISER UNE PASSE, UN CANAL etc. *To LAY DOWN BUOYS IN A CHANNEL etc.* È il piantare dei segnali in varj luoghi, per marcare il passaggio od i pericoli che bisogna schivare.

SEGNALE, s. m. BALISE. *THE BEACON OR BUOY OF A SHOAL. A SEA-MARK.* È una marca o segno posto sopra un banco di sabbia, o sopra uno scoglio nascosto sott'acqua, per avvertire i bastimenti di schivarlo, o per indicare un passo od un canale. Vi sono de' segnali di più maniere; ora sono grosse botti galleggianti o gavitelli legati con catene ad ancore poste in fondo dell'acqua; ora sono semplicemente alberi o legni piantati all'estremità del banco; ora sono bandiere inalberate ad alberatti conficcati nel banco; o finalmente ancore con una delle loro marre fuori dell'acqua. I gavitelli galleggianti che si adoperano per segnali, si dipingono a olio di varj colori, per riconoscerli e distinguerli; i colori più comunemente scelti a quest'uso sono il bianco, il nero, il rosso, come i più durevoli ed i più facili a vedersi in distanza.

SEGNALE, s. m. SIGNAL. *SIGNAL.* Bandiere, fiamme o altri oggetti rimarchevoli e visibili di lontano che s'issano in cima degli alberi, all'estremità de' pennoni, o in qualche altro luogo ben apparente di una nave per essere veduti ad una grande distanza, e per comunicare qualche ordine e passare d'intelligenza con altre navi. Questi sono i *segnali di giorno* ( SIGNAUX DE JOUR. *DAY SIGNALS* ).

*Segnali di notte.* SIGNAUX DE NUIT. *NIGHT SIGNALS.* Questi segnali si fanno con tiri di cannone, con razzi, con lanterne o fanali issati in cima degli alberi, in numero o distanze variate, che danno però combinazioni meno numerose di quello che i segnali di giorno.

Nel tempo di nebbia, non si ha altro modo, fuorchè quello de' tiri di cannone, dello strepito de' tamburi, del suono delle campane; e per conseguenza i *segnali di nebbia* ( SIGNAUX DE BRUME. *FOG SIGNALS* ) sono ancora meno numerosi di quelli di notte.

L'invenzione de' segnali è di una grande utilità, particolarmente nelle squadre ed

armate navali, per comunicare a tutto le navi, nello stesso tempo, gli ordini del generale, relativi all' evoluzioni, ai movimenti ed alle operazioni che tutto debbono eseguire insieme e di concerto.

Si dirà qui dei segnali di giorno, che sono i più numerosi o che danno molte combinazioni, l'uso dei quali è più essenziale.

Vi furono in diversi tempi differenti sistemi di segnali. Si può scegliere tra questi, e proporne uno il quale pare che meriti qualche preferenza.

Si debbono scegliere per colori delle bandiere da segnali quelli che si vedono meglio da lontano e che non possono confondersi tra di loro nè cagionare abbagli o dubbj. Il turchino, il rosso, il bianco sembrano da preferirsi a tutti gli altri colori.

Bisogna osservare di collocar le bandiere de' segnali ne' luoghi ove possono essere meglio vedute da lontano, senza che si confondano o restino coperte dalle vele. Le cime degli alberi e la corna di mezzana sono i luoghi più convenienti, ed anche le estremità de' pennoni.

Non si debbono fare segnali al bastone o asta della bandiera di poppa. Questa è da riservarsi per mostrare la bandiera della nazione.

Si sono immaginati e seguiti diversi metodi e combinazioni per ottenere il maggior numero possibile di segnali con un numero limitato di bandiere. Un minor numero di bandiere è più economico, dà maggiore facilità nell' esrgnimento, e fa schivare ogni confusione. Pare che il metodo più fecondo di combinazioni, con grande semplicità di mezzi, sia quello in cui si dà ad ogni bandiera il carattere di una cifra; e dall' unione di due o tre bandiere, le quali figurano, una come l' unità, l' altra come una diecina, una terza come un centinajo, si possono comporre tutti i numeri possibili dall' unità sino al novecento novantanove. Ciascuno di questi numeri ha una frase o un' idea che gli corrisponde, la quale è scritta sopra una tabella di segnali. Con questo mezzo si ha un linguaggio molto esteso, e almeno tanto quanto possono esigerlo i bisogni del servizio di un' armata navale.

Sembra a prima giunta che bisognerebbero, per soddisfare all' oggetto, tre bandiere di ciascuna cifra dall' unità al 9, e due di quella che rappresenta il zero, ciò che farebbe in tutto ventinove bandiere di segnali. Ma un' industria molto semplice dà il modo di diminuire più che della metà questo numero di bandiere. In fatti, quando il numero che si vuol rappresentare o segnalare sarà composto di due cifre simili, si metterà a lato o sotto la bandiera che rappresenta questa cifra, una bandiera chiamata *eguale a tutte*, la cui funzione è di figurare tale o tal altra delle nove cifre con le quali essa si unisce.

Questa bandiera eguale a tutte è il ripetitore generale di tutte le cifre. Basterà averne due simili; e nel caso che si voglia segnalare un numero composto di tre cifre, come 999, si avrà alla cima di uno degli alberi la bandiera che segna la cifra 9: sotto di questa una delle bandiere eguale a tutte, e la seconda bandiera eguale a tutte alla cima di un altro albero.

I zeri saranno rappresentati da un' altra bandiera: così, se si debba segnalare il numero 200, si metterà sulla cima di un albero la bandiera che indica la cifra 2: sotto di questa una delle bandiere zero; e la seconda bandiera zero alla cima di un altro albero.

Mettendo così due bandiere una sopra l' altra, non v' è bisogno che di due cime d' alberi per segnalare i numeri di cifre che richiedono tre bandiere.

Si sceglieranno in preferenza, per questi due luoghi da porvi le bandiere de' segnali, la cima dell' albero di maestra e quella dell' albero di trinchetto: quando non vi sarà che una sola bandiera, questa s' inalbererà sempre sulla cima dell' albero di maestra: i segnali di due cifre o di due bandiere, saranno fatti allo stesso albero di maestra, mettendo una bandiera sotto l' altra, delle quali la superiore indicherà la diecina.

Quando il numero sarà di tre figure o di tre bandiere, ve ne saranno due ad un albero ed una ad un altro: quella ch' è superiore nell'albero di maestra rappresenterà le centinaja.

Se vi sia di bisogno di segnalare un numero composto di due figure simili, uno come centinajo e l'altro come unità, col zero tra quelle, come per esempio 303, si metterà la bandiera 3 sulla cima dell'albero di maestra, la bandiera zero sotto di quella allo stesso albero, e la bandiera eguale a tutte, in cima dell'albero di trinchetto, poichè

questa bandiera eguale a tutte, o ripetitore, non ha mai relazione se non che alla bandiera che rappresenta una figura o cifra, e non a quella zero che ha la sua seconda eimile per ripetere dove occorre.

Il caso è diverso, quando tra due figure simili vi è una figura di mezzo, come ne'numeri 121, 131; allora si mette questa figura intermedia sotto la prima, sulla cima dell' albero di maestra, e la bandiara eguale a tutte s' issa sulla eima dell' altro albero, e non figura in questo caso che per la bandiera superiore. Quando, al contrario, un numero di tre figure è formato di due figure simili che si susseguono, come 112, 116, 122, 133, 199 ecc., la figura ch' è sola del suo valure debb' esser messa sola sul suo albero, e l'altra figura ch' è doppia, si mette alla cima dell'altro albero, o avanti o indietro, secondo il suo luogo aritmetico, con la bandiera eguale a tutte sotto di sè.

Da questa esposizione, facile a comprandersi, si vede cha non bisogneranno per andare sino al 999, se non che tredici bandiere di segnali, nove delle quali rappresentano la nuve figure de' numeri, due l' eguali a tutte, e due ehe rappresentano lo zero.

I segnali delle armate navali non si limiteranno a questo numero di 999. Si aumenteranno ancora considerabilmente, facendo uso delle bandiere delle principali nazioni straniere, delle quali è necessariamente sempre provveduta la nave, sempre che si abbia bisogno di far sapere che le bandiare numeracie poste nello stesso tempo agli altri alberi sono destinate a indicare de' numeri positivi, come passi di fondo, gradi di longitudine o di latitudine, navi scoperte, arie di vento o rombi della bussola dall'uno al trentadue, ed altri oggetti da tenerne conto.

Convieoe anche stabilire i mezzi di disegnare ciascun corpo dell'armata o ciascuna squadra, ciascuna divisione della squadra e ciascuna oave o bastimento in particolare.

Ciascuna squadra avrà la eua cornetta o fiamma particulare. Questa fiamma avrà tre luughi (in preferenza, tre estremità di pennoni) per indicare ciascuna delle tre divisioni d'ogni squadra: e ciascun bastimento di ciascuna divisione essendo notato con numero dall' 1 al 9, basterà per segnalare uno de' bastimenti in particolare, una fiamma qoalunque, e nove luoghi distinti per issarla, o tra fiamma distiute e tra luoghi (sempre le estremità de' pennoni in preferenza) per issare qoeste fiamme. Quando un segnale riguarderà l'armata intera, non si metterà nè cornetta nè fiamma alle estremità de' pennoni. E difficile di trovare un modo più semplice e più chiaro, per designare sino a ottantuno bastimenti.

La tredici bandiere de' segnali necessarj per il metodo che si è esposto, possono, mattendone insieme sino a tre, come si è detto per l' innanzi, segnalare la quantità di 999 segnali: aggiungendovi tutti i numeri positivi che si possono designare in seguito di un segnale qualunque che dimandi la dichiarazione d' un numero, per mezzo di una bandiera di nazione, messa nello stesso tempo sulla cima di un altro albero, si avrà certamente una quantità di segnali più che sufficiente, da ch'essa supera quella delle più ampie tavole da' segnali che sono note.

Conviene dividere le tavole de' segnali in oove capitoli, il primo de' quali conterrà tutti i numeri che hanno per prima figura l' unità, cioè i numeri 1, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 100, 101, 102, ecc. sino al 199. Il secondo capitolo comprenderà tutti i onmeri che hanno per prima figura il 2; 2, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 200, 201, ecc. sino al 299. Il terzo capitolo sarà composto de' numeri che hanno per prima figura il 3: 3, 30, 31, 300, 301, ecc. sino al 399. Si farà lo stesso per tutte le altre figure, ed il nono ed ultimo capitolo anderà da 9, 90, 91, 900, 901, 902, ecc. sino al 999. Quindi ogni capitolo conterrà 111 segnali differenti.

Quando alcuno di questi segnali richiederà che si spieghi in seguito un numero positivo, come di passi di fondo, di uomini, di navi, ecc., si farà prima il segnale di cui si tratta, e per particolarizzarlo poi in un numero positivo o dichiararne la quantità, si metterà sulla cima dell' albero di mezzana o di uo altro la bandiera di una nazione, con la quale si annunzierà che con questa si segnala uo nomero, e che avendo rapporto all' altro segnale che si fece, ne determina la quantità.

I rumbi della bussola saranoo anch' essi così segnalati, marcandoli con numeri da 1 sino a 32, cominciando dal Norte che sarà 1, il N. ¼ N. E. 2; il N. N. E. 3; il N. E. ¼ E. 4 ecc.

Le ora del giorno si conteranno dall' una dopo mezzogiorno eha si esprimerà colla cifra 1; la mezza notte cun le cifre 2; un' ora dopo mezza notte col 13, sino a mezzodì 24.

Un altro metodo che si chiama di *segnali per capitoli* (SIGNAUX PAR CHAPITRES) ha il vantaggio di diminuire il numero de' segnali.

Per esempio, si avrà un capitolo intitolato *Segnali all' ancora*, un altro *alla vela*, un altro *di battaglia*, un altro *di caccia* o *di ordine di marcia*, o *di avarie* o *di avvenimenti impreveduti*, ecc.

Ciascun capitolo è annunziato da una bandiera particolare e da un tiro di cannone: sinchè questo segnale che indica il capitolo, non è rivocato, si va a cercare nella tavola delle indicazioni la significazione di ogni segnale che ha questo capitolo per titolo.

Così quando si fa un primo segnale il quale annunzia che uno si vuol servire del capitolo *de' segnali all' ancora*, lo stesso segnale che, per esempio, nel capitolo *di battaglia* vuol dire *abbordare il nemico*, esprimerà nel capitolo *de' segnali all' ancora*, *afforcarsi con una gross' ancora ecc.*

Con questo metodo, supposto che si distinguano quindici capitoli, ed ogni capitolo abbia 99 articoli, si avranno 1485 segnali che non richiederanno se non che due bandiere alla volta.

Appartiene ai generali e maggiori delle armate navali di scegliere tra questi metodi, la varietà de' quali è indefinita.

SEGNI, s. m. pl. AMAYES. AMERS. *Sea-marks.* Sono punti rimarchevoli e che possono distinguersi da lontano sul mare, sopra una costa, come un grosso albero, un campanile, una torre, una casa isolata ecc., e ch' essendo rilevati con la bussola, o due de' quali essendo mantenuti, stando sul bastimento, nello stesso raggio visuale, servono a determinare il luogo ove si trova la nave sul mare o in una rada, e ad indicare la rotta che si dee seguire, secondo le spiegazioni che sono date di questi segni o punti nelle carte e ne' portolani.

*Conservare un segno al Sud della bussola.* CONSERVER UNE AMAYE AU SUD DE LA BOUSSOLE. *To keep a sea-mark south of the compass.*

*Segni del mare basso.* LAISSES DE BASSE MER. *The low water mark.* S' intendono per segni gli spazj o prolungamenti di spiagge, banchi e fanghi che il mare lasciò scoperti, e dai quali esso si ritira regolarmente in ogni marea.

Si marca la linea del mar basso o dei detti segni, sulle carte marine, con un tratto di penna, come anche quella del mare alto. Si distingue il segno del mare basso, del mare morto e dall' acqua viva.

*I segni del mare basso d' acqua viva* (LA LAISSE DE BASSE MER DE VIVE EAU. *The mark of low water in the spring tides*) sono più estesi e più considerabili di quello che *i segni del basso mare d' acqua morta* (LA LAISSE DE BASSE MER DE MORTE EAU. *The marks of low water in the neap tides*).

SEGRETO, s. m. *Segreto di un brulotto.* SECRET D'UN BRULOT. *That part of the train of a fire-ship which is to be set on fire by captain, when retreating.* È il luogo del brulotto dove il capitano dà fuoco per farlo saltare, mentre egli si ritira. V. *Brulotto.*

SEMACCO. V. *Semalo.*

SEMALO, s. m. *Semacco. Smacco.* SÉMALLE. SÉMAQUE. SMACK. *Smack.* È una sorta di bastimento da pesca e da cabottaggio ne' mari di Scozia e d' Inghilterra, la cui attrazzatura è simile a quella degli *slop* o battelli di Bermuda. Non vi è differenza che nella costruzione. Quella dei *semali* è molto più rinforzata, ed è a fondo piatto. Il loro bompresso è contenuto in un cerchio di ferro, e può rientrare facilmente dentro del bastimento scorrendo per l' apertura di detto cerchio.

SENALE, s. m. SENAU. *Snow.* Si dice anche *senau.* È una sorta di bastimento in uso appresso i Francesi e gl' Inglesi, e sopra tutto appresso gli Svezzesi, per lo più pel commercio. Questi bastimenti, uno dei quali è rappresentato nella figura 262, sono costruiti, presso a poco, come le navi mercantili a poppa quadra, con la differenza della loro alberatura che consiste in due alberi e un bompresso. L' albero di maestra, quello di trinchetto ed il bompresso portano gli stessi attrazzi, le stesse vele quadre, vele di straglio e flocchi, come le navi.

I senali non avendo albero di mezzana, hanno in vece un alberetto, poco all' indietro dell' albero di maestra, che posa abbasso sul ponte, e in alto s' appoggia al bordo posteriore della gran gabbia. Questo alberetto serve a portare una vela a corna *k* (Fig. 262) della stessa forma che la mezzana delle navi, e ne fa lo stesso uffizio. Essa si nomina in questi bastimenti la *vela di senale* (LA VOILE DE SENAU. *The try-sail of a snow*).

SENALETTI (s. m. pl.) *dei cannoni. Paranchi dei cannoni.* PALANS A CANON. *Gun-tackles.* V. *Carretta.*

SENALI, s. m. pl. *Amanti senali. Frasconi.* CALIORNES DES MATS. *Mast-tacles or windino-tackles of the maste.* V. *Caliorne.*

SENO ( s. m. ) *di mare.* GOLFE. BAIE. ANSE. *A creek or little bay.* Porzione di mare che s' insinua dentro terra.

SENSALE ( s. m. ) *di vascello.* Ven. *Sanser.* COURTIER DU VAISSEAU. *Ship broker.* È quegli che s' intromette tra i contraenti per la conclusione del negozio, e particolarmente tra il venditore e il compratore.

SENTA ABBASSO. Ven. E un comando alla ciurma nella galea di sedere sulla pedagna.

SENTINA, s. f. SENTINE. ARCHIPOMPE. *Well-room of a boat.* E una separazione che si fa in giro intorno al piede dell' albero di maestra con tavole, e serve acciocchè la zavorra non possa entrarvi, ma il luogo si mantenga netto e sgombro, stante che nell' interno vengono situate le trombe. V. *Pozzo delle trombe.*

SENTINELLE ( s. f. pl. ) *per la scoperta. Guardieri.* UNE DÉCOUVERTE ou VIGIE. *A look-out. Watch-man of a man upon the watch or the man that watches.* E un marinajo, della classe de' timonieri o gabbieri, che monta alla cima di uno degli alberi o sui pennoni, per iscoprire da lontano in mare, se vi siano bastimenti, e farne la relazione; o pure per cercare la vista delle terre. Scelgonsi, com' è ragionevole, in preferenza per questo servigio, gli uomini che hanno la vista più penetrante e più chiara.

*Sentinella per la scoperta. Guardiere.* VIGIE. *Watching place on the top of a hill or look-out house.* E il nome dell' uomo che sta in sentinella sopra una sommità, o in terra, o in mare per fare delle scoperte. È anche il nome del luogo stesso.

Il nome di VIGIES, ch' è proprio degli Spagnuoli, si adopera anche nelle colonie francesi d' America, per indicare le sentinelle stabilite ne' differenti posti, sopra le altezze lungo le coste, per iscoprire le navi che passano sul mare, e darne i segnali.

*In sentinella*, avv. EN VIGIE. Azione e funzione d' un uomo posto in sentinella, per iscoprire da lontano, o stando sopra una nave o sulla cima degli alberi o sulla sommità di una collina.

*Sentinella della lancia.* SENTINELLE DE CHALOUPE. *Keeper of the long-boat.* Dicesi dell' uomo cui è data la custodia della lancia.

SEQUESTRARE (v. a.) per *separare, allontanare.*

*Sequestrare alcuno.* SÉQUESTRER. ECARTER. *To sequester, separate or put a sunder.* Vuol dire obbligare alcuno a non uscire da un dato luogo.

*Sequestrare, mettere in sequestro.* SÉQUESTREE, METTRE EN SÉQUESTRE. *To sequester or sequestrate; to put into a third man's hands.* Mettere in mano di un terzo un oggetto sul quale vi sia contesa, per assicurarlo. V. *Staggire.*

SERPE, s. f. pl. HERPES DE L'ÉPERON. *The rails of the head.* Sono pezzi di legno, così detti a cagione della loro figura, che si uniscono all' estremità superiore del tagliamare, e ne fanno suo finimento, tra le grue e la figura o polena.

*Capi di serpe.* COURBES ou COURBATONS DES HERPES. *Brackets of the head.* Sono pezzi verticali che attraversano le serpe. V. *Sperone.*

SERPEGGIARE ( v. a. ) *due corde.* SERPENTER DEUX CORDAGES. *To snake two ropes.* Avvolger due corde spiralmente una ad un'altra.

SERRABOZZE, s. m. SERRE-BOSSE. *Shank-painter.* E un grosso cavo che serve a tener fermo al bordo del castello di prua la marra d' un' ancora, messa al suo posto, nel tempo della navigazione. Il serrabozze è amarrato ad una delle testate degli scarmi che spuntano dal parapetto o discolato della nave; egli fa varj giri intorno al braccio dell' ancora, indi si avvolge e si amarra fortemente sulla medesima testata.

SERRAPENNONI, s. m. pl. *Imbrogli di bolina.* CARGUE-BOULINES. *Leech-lines.* Nella vela di maestra sono quattro corde, due da ciascun lato della vela: servono a raccogliere le vele ai loro pennoni. La figura 108 dimostra l' effetto di queste manovre. V. *Imbrogli.*

*Serrapennoni delle gabbie.* SAISINES DES HUNIERS. DÉCONCEOIRS. *Hand leech-lines for the top-sails.* Sono manovre che secondano l'effetto de' serrapennoni sopra descritti nelle vele più alte.

Le vele di gabbia avendo molta caduta, cioè molta altezza, e dando molta presa al vento, non sarebbero prontamente raccolte o votate, quando si vogliono serrare, con i soli imbrogli: vi si aggiunge perciò, da ciascuna parte, una sagola che stando ferma sul pennone di gabbia, verso il suo mezzo, passa davanti alla vela, e viene a coglierla o ad abbracciarla sotto l' imbroglio di bolina; ritorna a passare al di dentro della vela, e sopra un bozzello fermato sul pennone, un poco più lontano dal mezzo. Ciascuna sagola passando così rispettivamente in un bozzello, posto al di là

del mezzo del pennone, vengono esse ad incrociarsi nel mezzo; e dopo questo incrociamento si uniscono e discendono insieme lungo il loro albero di gabbia o l'albero basso, e si manovrano standu sopra il cassero.

SERRARE, v. a. FERMER. *To shut.* Oltre il senso noto di questo verbo, che è di *chiudere*, egli si usa nella marina parlando della posizione degli oggetti veduti dal mare in terra, l'uno rispetto all'altro, che servono a dirigere le navi al loro arrivo alle coste, ai porti o agli ancoraggi. *Serrare*, in questo caso, significa trovare due oggetti nello stesso raggio visuale, sicchè di due oggetti che per lo innanzi vedevansi separati ed *aperti*, l'uno si veda nascosto dall'altro. V. *Aprire*.

*Esempio.* Per essere in un buon fondo da ancorarsi, bisogna *serrare* la chiesa ch'è sull'altura col molino a vento, che si vede al Nord della città, ecc., cioè, facendo la rotta indicata bisogna seguirla sino a tanto che l'uno di questi oggetti resti coperto o nascosto dall'altro, laddove per l'avanti erano separati e veduti per due raggi visuali distinti, e che formavano un angolo più o meno aperto.

*La punta è serrata dal forte.* LA POINTE EST FERMÉE PAR LE FORT. *The point is shut in with the fort.* Questo si dice quando un forte interposto nasconde una punta di terra.

*Nave serrata dai diacci.* VAISSEAU FERMÉ PAR LES GLACES. *An ice-bound ship.* Si dice di una nave la quale è circondata dai diacci ne' paraggi glaciali, a modo di non iscoprire alcuna apertura o intervallo, per cui uscire e disimpegnarsi.

*Nave serrata dentro terra.* VAISSEAU FERMÉ ENTRE LES TERRES. *A land-locked ship.* Si dice di una nave la quale è così avanzata in una rada, in un golfo o tra isole, che non iscorge dintorno a sè che delle terre, nè ha da alcuna parte la vista libera del mare.

*Serrare le vele.* FERLER LES VOILES ou LES SERRER. *To stow, to furl* or *hand the sails.* È l'avvolgere e ripiegare le vele ai pennoni, ai quali si tengono raccolte con le gaschette, quando non si vuole farne uso. Per serrare una vela conviene farla shattere ed imbrogliarla, dopo di che i marinaj tenendosi sui marciapiedi o staffe de' pennoni, e posando il ventre sopra quelli, terminano di serrarle.

*Serrare le vele.* METTRE LES VOILES DEDANS. *To take in the sails.*

*Serrare i terzeruoli della mezzana.* For terzeruoli. PRENDRE LE FANON DE L'ARTIMON, LA POINTURE. *To balance the mizen.*

*Serrare i piccoli portelli.* FERMER LES HUBLOTS. *To shut the port-scuttles.*

*Serrare la boccaporta.* FERMER L'ÉCOUTILLE. *To shut the hatch-way.*

*Serrare i portelli.* FERMER LES SABORDS. *To lower the ports down.*

*Serrare il vento.* CHICANER LE VENT. *To lay too near the wind; to hug the wind too close.* Si dice d'una nave ch'è stretta al vento, o si vuole governare perchè vi si accosti più ch'è possibile, dando alle vele l'obbliquità soltanto necessaria affinchè il vento colpisca la superficie posteriore delle vele. È però una cattiva pratica, perchè si va più lentamente e si rischia di prendere in faccia. È molto meglio di fare che le vele portino alquanto, perchè si fa più strada, e vi è meno deriva, ciò che compensa la poca deviazione della rotta. Onde si fa il comando al timoniere:

*Non serrare di troppo il vento.* NE CHICANE PAS LE VENT. DÉPIE DU VENT. *No near! don't hug the wind too close.*

*Serrare il vento.* ALLER AU PLUS PRÈS. *To haul the wind; to play* or *turn to windward.* È l'accostarsi all'origine del vento con la direzione della rotta della nave.

*Serra il vento a vele piene.* PRÈS ET PLEIN. *Full and by.* È un comando al timoniero quando il bastimento siasi stretto al vento, di non seguire troppo precisamente la direzione che da ciò si ottiene, ma di fare che il vento batta nelle vele meno obbliquamente, per fare maggior cammino. È lo stesso che il comando: *Fa portare alle vele* (PORTE PLEIN. FAIS PORTER).

*Serrare di maggieri una nave.* BORDER UN VAISSEAU. *To plank a ship.* È il coprire l'ossatura col fasciame. V. *Investigioni.*

SERRETTE, s. f. pl. *Veringole.* Ven. *Verzene.* VAIGRES. *Planks, thick stuff and clamps, used in the ceiling of a ship.* Le serrette sono majeri e fasciame con cui si ricuopre internamente il corpo della nave, inchiodandole ai membri, come si fa di quelli che lo ricuoprono esternamente. Le serrette formano più corsi o file di tavole, dall'avanti all'indietro, e dal paramezzale sino alla dormiente del primo ponte. Si distinguono tra di loro pel luogo che occupano a diversa altezza.

*Serrette de' fondi.* VAIGRES DE FOND. *Thick stuff and ceiling placed near to the keel*

*OVER ALL THE FLOOR-TIMBERS.* Quelle che sono collocate abbasso e sul fondo: tra la prima di queste serrette e il paramezzale si lascia un intervallo voto per le tavole delle bisce. Si mettono più file di serrette a contatto, dalla prima sino dove termina il pian posato del madiere, e orizzontali dalla ruota di prua a quella di poppa. L'uso loro è, non solamente, come di tutte le altre, di contribuire al legame ed alla solidità dell' ossatura della nave, ma anche di formare un tavolato sopra il quale si mette la ghiaja che s'imbarca per savorra, o d'impedire che non s'introduca tra i membri. Altrettanto si dica degli altri oggetti che possono caricarsi a collugio sul fondo del bastimento.

*Serrette de' fiori.* VAIGRES DES FLEURS. *THICK STUFF AND CIELING PLACED NEXT TO THE REABOUT THE FLOOR-HEADS.* Sono quelle che restano situate sotto la dormiente del primo ponte, tra questa e la prima delle serrette che cuopre dall' avanti all' indietro le testate di tutti i madieri.

Le serrette intermedie sono talvolta messe a qualche distanza tra di loro, cioè, tanto pieno, quanto voto, da quelle d' intestatura sino a tre o quattro file sotto la dormiente. Questo si fa coll' oggetto di lasciar circolare l' aria tra i membri della nave, di prevenire l'umidità, e di ritardare l'immarcimento de' legnami.

S' immaginò qualche volta di disporre le serrette obbliquamente, cioè, facendo fare ad esse un angolo di quarantacinque gradi o all' incirca con le serrette d' intestatura o col paramezzale o con la dormiente, credendo di ritardare con ciò l' inarcamento delle navi.

Un buon metodo, per aumentare la connessione dell' ossatura d'una nave, è d'indentare e d'incastrare nelle coste della nave alcune file di serrette negl' intervalli o maglie che restano tra le stesse coste.

*Mettere le serrette a pieno.* VAIGRER EN PLEIN. *TO PLACE THE PLANKS OR THICK STUFF CLOSE TO EACH OTHER.* Significa che non si lasciano intervalli tra di esse.

*Serrette sopra i trincarini.* FEUILLES BRETONNES, VAIGRES BRETONNES. *SPIRKETING.* Sono majeri, serrette o veringole di rivestimento interiore della nave, che si estendono per tutta la lunghezza di ciascun ponte, dal piano del medesimo o dal trincarino sino sopra la soglia o bordo inferiore de' portelli: si fanno più grossi un pollice e un terzo degli altri majeri interiori. Per riempire l'intervallo tra il triecarino e le soglie de' portelli, richiedonsi due file o corsi di queste serrette. Il loro uso è di legare e fortificare i fianchi interiori della nave. Alcuni costruttori, per aumentare questa connessione, fanno che il corso superiore di detti majeri superi di due pollici l' altezza delle soglie, negl' intervalli tra un portello o l'altro.

SERRI (s. m. pl.) *di morsello.* RABANS DE FERLAGE. RABANS DE POINTS. *GASKETS.*

*Serri di sagola.* LIGNES DE FERLAGE. *FURLING-LINES.*

*Serri di morsello con coda ed occhio.* GARCETTES A ŒILLET. *EYE-GASKETS.*

SERRO (s. m.) *di morsello pel seno della vela.* RABAN DE FERLAGE POUR LE FOND DE LA VOILE. *GASKET TO FURL THE MIDDLE OF A SAIL.* V. *Gaschette.*

SESSOLA, s. f. Voc. Ven. ESCOP A MAIN. *A SCOOP OR BOAT'S SCOOP.* È una piccola palla, scavata, corta, e con corto manico, che serve a gittar fuori del battello o della scialuppa l'acqua che vi si è introdotta (Fig. 177). V. *Gottazza.*

SESTA, s. f. *Compasso.* SESTE. COMPAS. *COMPASSES; A PAIR OF COMPASSES.* È un istromento noto per misurare le distanze nei disegni, e per descrivere cerchj. È detto sesta, perchè l' apertura delle sue gambe misura in sei volte la circonferenza del circolo che si descrive con la stessa apertura.

SESTO, s. m. Ordine, misura, curvità e rotondità che si dà alle parti ed al corpo della nave. Corrisponde a *garbo* (GABARIT. *MOULD*). Così si dice: *Seste del timone, seste della poppa, sesto della costa maestra.*

SEZIONE, s. f. *Piano.* COUPE. SECTION.

*Sezione di una nave a traverso della sua larghezza.* PLAN VERTICAL ou PLAN DE PROJECTION. *VERTICAL PLANE.* È la figura risultante in un piano verticale dal quale s' intenda tagliata di traverso nella sua maggiore larghezza.

*Sezione di una nave con un piano orizzontale a diverse altezze.* PLAN HORIZONTAL. *HORIZONTAL PLANE.* È la figura risultante in un piano orizzontale dal quale s' intenda tagliata la nave da poppa a prua.

*Sezione di elevazione.* PLAN D'ÉLÉVATION. *SHEER-DRAUGHT OF PLANE OF ELEVATION.* È la figura risultante in un piano verticale dal quale s' intenda tagliata la nave per la sua lunghezza dalla ruota di poppa a quella di prua. V. *Costruzione. Piano.*

SFERRARSI (v. n.) *un vascello* si dice quando l' ancora non è bene afferrata al fondo, ed il vascello va dov' è portato dal vento o dalla corrente.

Si dice anche *sferrarsi un vascello*, quando è forzato dal vento a separarsi dalla conserva, e ad andare dov' è spinto dalla fortuna.

SFERRATORI, s. m. pl. Si chiamano sferratori i venti gagliardi che hanno forza di sferrare i vascelli.

SFIGURARSI, v. n. *Incurvarsi. Travirare.* SE DÉJATER. *To WARP.* Diconsi sfigurati quei legnami i quali torcendosi perdono la loro figura.

SFILACCIARE ( v. a. ) *i cavi. Filaccicare.* Ven. *Sfilazzare.* DÉFAIRE DE VIEUX CORDAGES. *To UNTWIST OR TO DRAW ASUNDER OLD ROPES.* E disfare delle vecchie corde.

SFILACCIATURA, s. f. Ven. *Sfilarza, sfilazzi.* VIEUX FILS DE CARET. *OLD ROPE-YARNS.* Sono fili di vecchie corde, co' quali si fanno delle cordicelle per usi diversi.

SFOGARE ( v. a. ) *una vela.* DÉVENTER UNE VOILE. *To SPILL A SAIL; TO MAKE IT SHIVER.* Significa allentare e bracciare una vela in modo che il vento non possa fare in essa molta forza, sicchè la vela sbatta.

SFONDATOJO, s. m. *Sgorgatore. Stiletto. Spilletta.* DÉGORGEOIR. *PRIMING-WIRE, PRIMING-IRON.* E un filo di ferro che serve a nettare il focone del cannone.

SFONDRARE ( v. a. ) *una vela.* ÉVENTRER UNE VOILE. *To SPLIT A SAIL.* È il fendere o traforare una vela per distruggere prontamente il suo effetto, nel caso che la nave si trovi in un pericolo pressantissimo, e che non si abbia avuto il tempo od il modo d' imbrogliarla.

Per isfondrare una vela si taglia d'ordinario la ralinga inferiore: allora la forza del vento ben presto la straccia dal basso all' alto. È la vela maestra che il più delle volte si è in necessità di sfondrare, perchè da essa dipende lo sbandare della nave. Una tale operazione però, ch' è rarissima, non può quasi mai essere se non che l' effetto di qualche imprudenza o disattenzione.

SFRENELLARE (v. n.) è quel romore che fa la ciurma nel calare i remi in acqua per salpare.

SGABELLO (s. m.) *di calafato.* SELLE. SELLETTE. ESCABEAU DE CALFAT. *A CAULKING-BOX.* È una specie di piccola cassa nella quale il calafato ripone i suoi strumenti, valendosi di un buco rotondo aperto nei fianchi della stessa, che gli serve insieme di scranna per sedere quando lavora.

SGARRAMENTO. V. *Lanciamento.*

SGOCCIOLATURA, s. f. *Colatura.* COULAGE. *LEAKAGE.* Si dice de' fluidi che trapelano a gocce, e colano o dai recipienti ne' quali si contengono, o da corpi che ne siano imbevuti.

SGOLATO. V. *Discalato.*

SGROSSARE, v. a. *Digrossare.* DÉGROSSIR. ÉBAUCHER. *To FORM OR FASHION.* Si dice del primo lavoro che si fa sui legni greggi od altri corpi, per accostarli alla forma che deggiono avere, o per toglier loro le maggiori irregolarità.

SGUERNIRE, v. a. *Disarmeggiare.* DÉGRÉER OU DÉGARNIR UN VAISSEAU. *To UNRIG A SHIP.* E quando si levano ad una nave tutti gli arredi e guernimenti.

Si dice che *una nave è sguernita* ( UN VAISSEAU EST DÉGRÉÉ. *A SHIP IS UNRIGGED* ) quando è spogliata di tutte le corde. Si dice ancora sguernita quando è così ridotta per la burrasca o per combattimento, nel qual caso si dice più propriamente che la *nave è smantellata* ( *A DISMANTLED OR DISABLED SHIP* ).

SGUERNIMENTO, s. m. DÉGRÉEMENT. *THE UNRIGGING.*

SICURTA, s. f. ASSURANCE. *INSURANCE.*

*Camera di sicurtà.* CHAMBRE D'ASSURANCE. *INSURANCE OFFICE.*

*Polizza di sicurtà.* POLICE D'ASSURANCE. *POLICY OF INSURANCE.*

*Premio di sicurtà.* PRIME D'ASSURANCE. *PREMIUM OF INSURANCE.*

Secondo le leggi di Francia la pólizza di sicurtà è un contratto col quale un particolare che chiamasi assicuratore, si obbliga di pagare le perdite e i danni che accadono in un viaggio di mare, per caso fortuito, ad una nave o al suo carico, mediante una certa somma che gli è pagata dal proprietario. Le sicurtà si possono fare sul corpo della nave vota o carica, prima o nel tempo del viaggio, sopra le vettovaglie e mercanzie congiuntamente o separatamente, per l' andata, pel ritorno, per un viaggio intero o per un tempo limitato. I navigatori, i passeggieri ed altri possono far assicurare la libertà delle loro persone, ma non la loro vita.

La somma che l'assicurato paga all'assicuratore si chiama *premio* o *prima di sicurtà*, perchè d'ordinario si paga anticipatamente. È però libero, se sia espresso nella pólizza, di pagarla in altro tempo.

L'assicurato corra sempre il rischio della decima degli effetti ch'esso ha caricati, quando non vi sia una dichiarazione espressa nella pólizza che è assicurato il totale; nondimeno anche essendovi questa dichiarazione, se gli assicurati sono nella nave nel tempo del viaggio, non lasciano di correre il rischio di perdere il decimo.

È a piacere degl'assicuratori di far riassicurare da altri gli effetti assicurati; ed agli assicurati di far assicurare il costo della sicurtà o la solvibilità degli assicuratori.

Gli assicuratori corrono il rischio di tutte le perdite e danni che accadono per mare, per burrasche, naufragi, arrenamenti, abbordaggi, mutazioni forzate di rotta o di nave, getto, fuoco, presa, preda, decreto di principe, dichiarazione di guerra, e generalmente di tutti gli altri pericoli di mare; ma non rispondono per gli errori de' padroni de' bastimenti e de' marinaj, nè dei discapiti, diminuzioni e perdite cagionate per vizio proprio della cosa assicurata, nè de' pilotaggi, rimurchi, diritti d'ancoraggio e di congedo, o altri aggravj imposti sopra i navigli e sopra le mercanzie.

Quando l'assicurato abbia ricevuto l'avviso della perdita del bastimento o delle mercanzie assicurate, e degli altri accidenti che sono a rischio dell'assicuratore, egli dee significarglielo incontanente, e fargli nello stesso tempo *la cessione* (LE DÉLAISSEMENT) degli oggetti assicurati. Se l'assicurato non ha alcuna nuova del suo bastimento, egli può, dopo un anno pei viaggi ordinarj, e dopo due per quelli di lungo corso, fare la cessione agli assicuratori, e dimandar loro il pagamento senza che vi sia bisogno di veruna attestazione della seguita perdita. Dopo la cessione significata gli effetti appartengono all'assicuratore, il quale non può, sotto il pretesto del ritorno del bastimento, dispensarsi dal pagare le somme convenute.

SIFUTTI (s. m. pl.) sono legni attaccati ai vasi delle galee, quando si varano, i quali tengono il corpo della galea diritto, sicchè non trabocchi da una banda o dall'altra. V. *Varare.*

SINISTRA (s. f.) *della nave.* BABORD. *LARBOARD.* Il lato sinistro della nave guardando da poppa a prora.

SIONE, s. m. *Scione. Scionata.* TOURBILLON. *A TORNADO.* Guerra di due o più venti di eguale o poco differente possanza fra di loro i quali urtandosi e aggirandosi in alto, aggirano ancora le nuvole. V. *Gruppo di venti.*

SIRTE, s. f. SYRTES. *A QUICK-SAND OR SHELF; SYRTES.* Rivoltura d'arena; luogo arenoso in mare.

SIVERTARE, v. a. *Voltare.* TOURNER. ÉVITER. *TO TURN OR WIND ROUND.* Si dice quando si fa girare il bastimento, sicchè muti la prima sua direzione.

SIZIGIE, s. f. pl. I tempi del plenilunio e del novilunio diconsi *sizigie*, cioè quando il sole e la luna si trovano nella stessa linea che passa pel centro della terra: in congiunzione, quando trovansi dalla stessa parte rispetto alla terra: in opposizione, quando trovansi il sole da una parte e la luna dall'altra con la terra in mezzo. Il primo si dice *il plenilunio* (LA PLEINE LUNE. *THE FULL MOON*); il secondo, *il novilunio* (LA NOUVELLE LUNE. *THE NEW MOON*).

SLACCIARE (v. a.), *sciogliere una bonnetta.* DÉLACHER, DÉBOUTONNER, DÉMAILLER LA BONNETTE MAILLÉE. *TO UNLACE THE BONNET; TO SHAKE OFF THE BONNET.*

SLANCIO, s. m. V. *Lanciamento.*

SLARGARSI (v. n. p.) *da terra.* S'ÉLOIGNER DE LA TERRE. *TO REMOVE; TO GO FROM THE GROUND.* Si dice quando si allontana il bastimento a qualche tratto dalla costa o dalle rive, per qualunque motivo o per cominciare il viaggio.

SLOP, s. m. SLOOP. Sorta di bastimento chiamato anche *battello bermudiano* (BATEAU BERMUDIEN. *Sloop*). È un bastimento molto usato dagl'Inglesi ed Americani, e nelle colonie delle Antille ecc.

Se ne costruiscono molti alle isole Bermude, e ne' porti degli Stati Uniti d'America. Sono d'ordinario piccoli bastimenti di commercio: sono di contorno rotondo, di larghezza considerabile, col davanti gonfio e senza rientrata. Portano da venti sino a cento tonnellate. Ve ne sono di maggiori e che portano alcuni cannoni.

L'attrazzatura de' battelli bermudiani e degli slop consiste in un solo albero che porta una gran vela a ghisso (vedasi *Auriche*), e qualche volta, al disopra, una vela di gabbia volante. Il loro bompresso è molto allungato e poco rilevato: vi si aggiungono tre o quattro flocchi.

Questa sorta di vele semplicissima fa sì che tali bastimenti siano attissimi a correre al più presso del vento: portano a quattro arie di vento ed anche al più presso: virano di bordo assai agilmente; basta per questo il solo moto della manovella; il bastimento fa subito testa al vento, e questo dando

immediatamente nell'altra facciata della vela, fa passare egli stesso il ghisso all'altro bordo: non si fa che ritenere un momento il piccolo flocco o la trinchettina, per lasciarlo abbattere.

Col vento in poppa lo stesso bastimento non ha più lo stesso vantaggio: la sua gran vela, ch' è tutta ad un bordo, gli diviene a carico, ed i suoi flocchi non gli servono più. Allora si ammaina la gran vela e si mette in quella vece una vela quadra i, nominata *vela di fortuna*, sul pennone della quale si cazza la vela di gabbia (Fig. 343).

Vi sono degli *slop* che portano da sei sino a quattordici cannoni o più, di quattro o sei libbre di palla. Se ne armarono sovente in corsali o per servizio dello stato; ma siccome in questo caso debbono essere costruiti per la marcia, prendono la denominazione di *cutter*.

Vi sono de' bastimenti simili agli *slop*, i quali fanno la pesca e il cabottaggio in Inghilterra, e chiamansi SMACKS o SÉMAQUES. Tutta la differenza tra essi e gli *slop* consiste in questo, che la loro costruzione è più forte, e il bompresso è amovibile, e si può ritirare in barca molto facilmente.

SMONTARE, v. a. DESCENDRE. *To descend.* È lo smontare dal bastimento alla riva.

*Smontare un cannone.* DÉMONTER UN CANON. *To dismount a cannon.* È il contrario di *montare un cannone*, cioè significa metterlo fuori di servizio.

*Tutti i nostri cannoni del cassero furono smontati.* TOUS NOS CANONS SUR LE GAILLARD D'ARRIÈRE FURENT DÉMONTÉS. *All our quarter-deck guns were dismounted.* Vuol dire che furono messi fuori del caso di servire.

*Smontare il timone.* DÉMONTER LE GOUVERNAIL. *To unhang the rudder.* È levare il timone dal suo posto.

SMUSSARE, v. a. ÉCORNER. ÉMOUSSER. *To break the corners.* Significa togliere gli spigoli o canti di un legno, o le punte troppo acute di un chiodo o di checchessia.

SMUSSO, s. m. ÉCORNURE. COUPE DES ANGLES. *The cutting of a corner off.*

SODA, s. f. SOUTE. *Store-room.* Per sode s' intendono certi compartimenti fatti con paratia e tramezzi che formano degli alloggi o stanze le quali si chiudono a chiave, sopra il ponte o nell' intervallo tra i ponti o nella stiva, per rinchiudervi e mettere al sicuro diversi effetti, viveri e munizioni. Questi luoghi per lo più non hanno lumi. V. *Depositi*.

La voce SOUTE è tratta dall'italiano *Sotto*. La corrispondente italiana per indicare questi depositi, stanze e scompartimenti non è generalmente usata, quantunque la sua origine sia italiana, e fosse opportuna per indicare que' tanti ricetti che si fanno sotto i ponti nelle navi.

SOGLIA (s. f.) *del portello.* SEUILLET. SOLE DE SABORD. *Port-sill or the lower part of the gun-ports.* Si chiama *altezza delle soglie* (HAUTEUR DES SEUILLETS. *Depth of the port-sells*) la distanza perpendicolare dal tavolato del ponte sino alla soglia del portello. Questa altezza debb' essere proporzionata al calibro de' cannoni, ed è la medesima per tutti i portelli di una stessa batteria. All' articolo *Portello* si trovano le altezze delle soglie dei portelli pei cannoni di vario calibro.

Il pezzo di legno che forma la soglia, si chiama *sola* (SOLE. *Sole or sell of a gun-port*): è un' asse grossa, la quale cuopre le estremità de' membri che restano tagliati dall' apertura del portello: ai due angoli di quest' asse verso l'interno della nave si lasciano due orecchie o due avanzi di legno, per legarlo con i fianchi della nave.

SOGLIE (s. f. pl.) *dello sperone.* LISSES DES HERPES. *Rails of the head.* Sono pezzi di legno curvi che formano l'ornamento dello sperone della nave da ciascuna parte, tra le grue e la figura o polena.

SOLA, s. f. *Suola.* SEMELLE.

*Sola di carretta da cannone.* SOLE ou SEMELLE D'AFFUT. *Sole or bottom of a gun-carriage.* V. *Carretta.*

*Sola di deriva* o *ali di deriva.* SEMELLE DE DÉRIVA ou AILES DE DÉRIVE. *Lee-boards.* Si chiama così un' unione di tavole disposte per largo una contro l'altra, di forma ovale rigonfiata da una parte, della quale fanno uso alcuni bastimenti olandesi per andare alla bolina. Hanno perciò a ciascun lato del bastimento una sola, mobile intorno ad una caviglia fissata al bordo, e che passa per la parte più stretta della ovale.

Si fa tuffare nell' acqua la sola a sottovento, e serve a sostenere il bastimento contro la deriva, ed a procurargli una certa stabilità per portare la vela. Le dimensioni ordinarie sono, per la lunghezza, il doppio dell' incavo del bastimento: per la larghezza, la metà della detta lunghezza, e la grossezza in alto, il doppio di quella della bordatura del bastimento.

Gli Olandesi credonsi obbligati di far uso di questa pratica, che però è pessima, pei bastimenti i quali, dovendo entrare in tutti i porti e ne' passi dove vi è poca acqua, sono costruiti con pochissimo puntale, e sono nello stesso tempo fatti per portare molte mercanzie, e mal calcolati, per conseguenza, quanto alla proprietà di essere ben reggenti alla vela (Fig. 260 s, e Fig. 258).

*Solo o soglia di portello.* SOLE DE SABORD. *THE SOLE OF SELL OF A GUN-PORT.*

*Sola o scarpa di bighe.* SOLE DE BIGUES. *A STEP FOR THE HEEL OF SMALL SHEERS USED IN A DOCK-YARD.* V. *Bighe.*

*Sola di tacchetto.* SOLE DE TAQUET. *STEP OF A KEVEL.* V. *Tacchetto.*

SOLCARE (v. n.) *il mare.* SILLER. *To RUN A-HEAD; TO HAVE HEAD-WAY THROUGH THE SEA.*

SOLCO, s. m. SILLAGE. *STEERAGE-WAY.* È una metafora usata nella navigazione, per esprimere la divisione dell' acqua che fa il bastimento avanzando nella sua corsa.

SOMIERE, s. m. SOMMIER. È la tavola che forma il lato superiore del portello, come la *soglia* (SEUILLET) forma il lato inferiore.

SONDA (s. f.) *della tromba. Scandaglio della tromba.* SONDE DE POMPE. *THE SOUNDING-ROD OF A PUMP.* V. *Scandaglio.*

*Sonda dell' anima de' cannoni.* SONDE POUR L'AME DES CANONS. *A SEARCHER.* V. *Catto.*

*Sonda pel focone de' cannoni.* SONDE POUR LA LUMIÈRE DES CANONS. *A PRIMING-WIRE.* V. *Spilletto.*

SOPRACCARICARE, v. a. SURCHARGER. *To OVER-LOAD. To OVERPRESS.*

*Sopraccaricare una nave.* SURCHARGER UN VAISSEAU. *To OVERLOAD A SHIP.* Si dice quando si dà al bastimento un carico maggiore di quello ch' esso può portare convenientemente.

*Sopraccaricare di vele un bastimento.* SURCHARGER DE VOILES UN BATIMENT. *To OVERPRESS A SHIP WITH SAILS.* Si dice quando, per la quantità di vele spiegate, la forza del vento lo fa immergere con la proa soverchiamente, o lo fa sbandare pericolosamente.

SOPRACCARICO, s. m. COMMIS. *SUPERCARGO OF A SHIP.* È un uomo che si metta nel bastimento per custodia di generi e mercanzie, o d'altro oggetto, e per soprintendervi.

SOPRACCASCIO, s. m. Voc. Nap. Si chiamano sopraccasci que' pezzi che si sogliono mettere sopra la chiglia nel verso della lunghezza, dove s' indentano i madieri ed i forcacci. In alcuni bastimenti a poppa ed a prua se ne mettono più di uno sopra l'altro, e questo per facilitare la figura dei forcacci, perchè tutto quello che si alza con detti sopraccasci, si dà di meno ai forcacci.

SOPRACCOMITO (s. m.) è il nome del principal ufficiale nella galee, subordinato al generale od al comandante.

SOPRASTALLIA, s. f. SUR-STARIE. *DEMURRAGE.* Significa la dimora di un bastimento in un porto oltre il tempo assegnato per la sua partenza. Tutti i giorni di dimora estraordinaria, e non compresi nell' accordo, i quali rilevansi dal giornale del viaggio, e non siano approvati, si mettono a carico del comandante.

SOPRAVVENTO, s. m. COTÉ DU VENT. DESSUS DU VENT. AVANTAGE DU VENT, AU VENT. *WEATHER GAGE OF WEATHER SIDE. TO WINDWARD.* Un bastimento è al sopravvento di un altro quando, condotta una perpendicolare dal primo bastimento alla direzione del vento, l' altro si trova al di sotto del primo relativamente al punto dal quale spira il vento. Il secondo è al sottovento del primo.

Così si riconosce sul mare la situazione rispettiva di due bastimenti o di due armate, ed il cambiamento che la loro rispettiva marcia produce nella detta situazione, facendoli cadere sottovento o elevarsi al sopravvento. Parimente se un bastimento sta al sopravvento od al sottovento di una costa, di un'isola, di uno scoglio. In un bastimento che riceva il vento di fianco, uno de' suoi lati si dice di sopravvento, ed è quello ch' è esposto al vento: l'altro lato si dice di sottovento. Le manovre che corrispondono a questo lato, s' indicano col nome di manovre di sottovento.

*Guadagnare il sopravvento.* GAGNER LE VENT D'UN BATIMENT. GAGNER AU VENT. *TO GAIN THE WEATHER GAGE OF A SHIP. TO GET TO WINDWARD.* È l' avanzare con la marcia a modo di essere a sopravvento d'un altro bastimento rispetto al quale si era da prima sottovento.

Si dice *avere il vantaggio del vento* (AVOIR L'AVANTAGE DU VENT. *TO HAVE THE WEATHER GAGE*) per esprimere con questa frase la posizione di una nave o di una squadra, rispetto ad un'altra nave o squadra, nella quale la prima è al sopravvento della seconda, cioè più accostata all'origine del vento di quello che la seconda. La nave che è al sopravvento della nemica, può schivare il combattimento tenendosi al più presso,

o fuggendo, o combattendola, quando più le conviene, poggiando sulla stessa a sua scelta. Queste circostanze si riguardano generalmente come vantaggi.

Non per tanto alcuni marini non accordano che la posizione al sopravvento sia esclusivamente la più vantaggiosa. La squadra attaccata che è sottovento, dicono, ha sull'altra per primo vantaggio la superiorità del fuoco, che è di venti contro uno in suo favore, e contro la squadra che attacca per tutto il tempo che questa poggiando impiega per attaccare.

Il secondo vantaggio, se il vento è fresco, è che le palle della squadra sottovento pel suo sbandamento si elevano a maggiore altezza, e sono portate ad una maggiore distanza; mentre al contrario quelle della squadra a sopravvento s'immergono nell'acqua senza verun effetto. Talvolta ancora la squadra a sopravvento può essere costretta per la forza del vento a tener chiusi i portelli della sua batteria bassa, mentre quella al sottovento ha la sua batteria molto elevata sopra l'acqua.

La squadra sottovento può ritirarsi dal combattimento, ordinando come vuole la sua linea, lasciando cadere sottovento le navi che fossero state maltrattate, coprendole con quelle che continuano a stare in linea e combattere; laddove le navi mal conce della squadra a sopravvento possono cadere sottovento della loro linea, e in preda del nemico, se non riesca di farle rimorchiare al sopravvento dalle fregate che sono più vicine.

Ma un gran numero di marini istrutti nella tattica, e l'esperienza della maggior parte de' combattimenti navali concorrono a stabilire che una squadra di navi al sopravvento di un'altra, e che si tenga unita manovrando convenientemente, ha la facoltà di attaccare la squadra nemica che è al sottovento e che vuole schivare il combattimento, e la squadra attaccata abbia tante combinazioni e così forti a suo disfavore, sicchè non possa per qualsivoglia manovra o evoluzione schivare di avere lo svantaggio.

**SORGERE**, v. a. MOUILLER. *To anchor; to cast anchor*. È dar fondo, cioè mandar l'ancora in mare, acciocchè il vascello si fermi.

**SORGITORE**, s. m. *Tenitore*. MOUILLAGE ou ANCRAGE. *Anchoring place*. È un luogo del mare opportuno per gettare l'ancora. Non tutti i sorgitori sono egualmente buoni e sicuri.

1.° Bisogna che la profondità dell'acqua non sia troppo grande, onde non si renda necessaria una troppo grande lunghezza di gomona; e insieme la gomona si avvicini alla direzione orizzontale, sicchè strisciando sul fondo, contribuisca col suo sfregamento a ritenere la nave; ed altresì affinchè in minor tempo e con minor forza si possa levar l'ancora.

2.° Vi sono de' fondi pieni di rocce, che tagliano o logorano le gomone, e dai quali non si può levare l'ancora senza molta fatica. Questi sono cattivi sorgitori. Non si dee dar fondo in tali luoghi, se non quando vi sia una necessità assoluta; nel qual caso, se si ha tempo, bisogna unire una catena di ferro di certa lunghezza alla cicala dell'ancora, all'estremità della quale catena si annoda la gomona, onde non resti esposta ad essere logorata dalle rocce del fondo. Se non si hanno le catene, e si debba dar fondo in tali luoghi, si mettono gli alleggeritori alla gomona.

3.° Vi sono alcuni luoghi nel mare ove il fondo è così duro, che le ancore non possono mordervi; degli altri ancora dove il fondo è così sciolto e molle, che le ancore non vi tengono con fermezza, e quindi arano, cedendo ad ogni menomo sforzo di vento. Anche tali fondi sono cattivi sorgitori. Deesi dire altrettanto di quelli che hanno un pendío troppo rapido; l'ancora non può afferrarsi con forza sopra un piano molto obbliquo e discendente verso il bastimento.

*Buon sorgitore*. BON MOUILLAGE. *Good anchoring ground*.

*Cattivo sorgitore*. MAUVAIS MOUILLAGE. *Bad anchoring ground. Foul ground or foul bottom*.

*Essere sorti o all'ancora*. ETRE AU MOUILLAGE. *To ride at anchor or to be moored*.

*Nave sorta*. VAISSEAU AU MOUILLAGE. *A ship riding at anchor or a roader*.

*Cercare un sorgitore*. CHERCHER LE MOUILLAGE. *To strive for an anchoring place*.

*Avremo dello stento a salpare, tanto è buono il sorgitore*. NOUS AURONS DE LA PEINE A DÉPLANTER, TANT EST BON LE MOUILLAGE. *We shall have some trouble in starting the anchor from such good ground*.

*Il sorgitore era così cattivo, che vi abbiamo perduto le nostre due ancore di posto*. LE MOUILLAGE ÉTOIT SI MAUVAIS, QUE NOUS Y PERDIMES NOS DEUX ANCRES DE POSTE. *The ground was so foul, that we lost both our bowers*.

SOSTENERSI, v. n. r. SE SOUTENIR. *To bear up against a wind or current.* Parlando di una nave alla vela, significa rimanere nello stesso paraggio, e non derivare, nè perdere della sua rotta, non ostante le correnti, la marea, il vento contrario, senza però avanzar nel cammino.

*Sostenere la caccia.* SOUTENIR LA CHASSE. Si dice di un bastimento il quale fuggendo dinanzi a un bastimento nemico che lo insegua, non cessa di combattere, e non gli lascia prendere alcun vantaggio di marcia o di posizione.

*Sostenere* si dice altresì per *Difendere*, *ajutare*, *proteggere*. AIDER, PROTÉGER, DÉFENDRE. *To assist or defend.*

*Sostenere* per *Sostentare*, *reggere*. SOUTENIR, SUPPORTER. *To support. To bear up. To bare up.*

SOTTILE, add. Aggiunto a navi, vale *leggieri*. Aggiunto a spiaggia V. *Spiaggia*.

SOTTO, prep. SOUS. *Under.*

*Sotto vento.* SOUS LE VENT. *To leeward.* Nel paragone tra le posizioni di due bastimenti od oggetti A, B, dicesi che A è sotto vento di B, quando condotta da questo una perpendicolare alla direzione del vento, A si trova all' indietro della perpendicolare e più lontano dall' origine del vento.

*Sotto vento della costa.* SOUS LE VENT DE LA COTE. *Under the lee of the shore.* Dicesi quando il paragone si fa tra il bastimento e la costa.

*Cadere sotto vento.* TOMBER SOUS LE VENT. *To fall off, to drive to leeward.* Si dice del bastimento che scarroccia e va sotto vento.

*Nave sotto la vela o alla vela.* VAISSEAU SOUS LA VOILE OU A LA VOILE. *Ship under sail.* Nave che ha le vele spiegate e fa cammino.

*Nave sotto o con le sue basse vele.* VAISSEAU SOUS SES BASSES VOILES. *A ship under her courses.* Nave che fa cammino con le sole vele basse spiegate.

*Alla cappa sotto o col trinchetto e col piccolo flocco.* A LA CAPE SOUS LA MISAINE ET LE PETIT FLOC. *To lie and try under the fore sail.* Dicesi quando essendo alla cappa, si corre col solo trinchetto e col piccolo flocco.

*Sotto la costa.* SOUS LA COTE, SOUS LA TERRE. *Under the shore.* Quando il bastimento è assai vicino alla costa, e difeso dal vento, se la costa è alta.

*Manovre sotto vento.* MANŒUVRES SOUS LE VENT. Diconsi quelle che sono alla parte di sotto vento.

*Manovella sotto vento.* BARRE SOUS LE VENT. *Helm a-lee.* Si dice quando si trasporta al lato di sotto vento.

*Un vascello comparisce sotto la grua.* UN VAISSEAU PARAIT SOUS SON BOSSOIR. *Under the weather or lee bow.* Quando a poca distanza si vede nella direzione della sua grua.

Gli uffizj secondarj si distinguono con la stessa preposizione.

*Sotto commissario.* SOUS-COMMISSAIRE.

*Sotto ingegnere costruttore.* SOUS-INGÉNIEUR CONSTRUCTEUR. *Builder's assistant.*

*Sotto penese.* AIDE DU BOSSEMAN. *One of the boatswain's last mate.*

*Sotto maestro d' ascia o sotto maestro carpentiere.* SECOND MAITRE D'ATELIER DE CONSTRUCTION. *Shipwright's mate.*

SPACCARE, v. a. *Fendere. Aprire.* FENDRE. COUPER EN DEUX. DIVISER EN LONG. *To cleave, split or cut.*

SPACCIARE, v. a. *Spedire. Sbrigare.* DÉPECHER. EXPÉDIER. *To dispatch. To expedite.*

*Spacciare* per vendere. DÉBITER. *To sell.*

SPACCIO, s. m. *Vendita.* DÉBIT. *Upshance. Sale.*

SPAGO, s. m. LIGNEUL. *Thread. Twine.* È una funicella sottile, e di due o tre fili attorcigliati.

*Spago catramato.* FIL GOUDRONNÉ. *Tarred twine.*

SPALLA, s. f. ESPALE. *Quarter-deck of a galley.* È una piazza da amendue i lati della poppa, dove sono le scalette per montare in galea.

*Spalle della nave* sono le parti esterne dallo sperone verso le sartie di trinchetto, dove la prua acquista una certa larghezza di fondo che sostiene il vascello nell' acqua.

SPALLIERA (s. f.) *di una lancia.* DOSSIER D'UN CANOT. *Back board of a boat.* Appoggio alle spalle al luogo del padrone della lancia.

SPALLIERA. PARADE. *Parade.* È una disposizione ordinata di soldati per far onore ad un personaggio che passa davanti.

SPALLIERI, s. m. pl. Sono i vogavanti dei remi alle spalle della galea, i primi che vogano al banco di poppa.

SPALMARE, v. a. ESPALMER. *To pay a vessel's bottom with stuff.* Ungere le navi, stendere un pattume di sego, solfo e pece sopra la carena del bastimento.

*Spalmare.* ESPALMER. Si dice volgarmente, tanto per significare l' azione di nettare il fondo del vascello, quanto per istendere il pattume. I Francesi distinguono il primo

senso dal secondo, esprimendo particolarmente il secondo con la voce COURAYER.

SPALMO, s. m. COUROI. *Coat stuff.* È il pattume che si stende sulla carena de' bastimenti nuovi o raddobbati. V. *Pattume.*

SPARTO, s. m. *Libano.* SPARTE. Sorta di giunchi con la quale si fanno canapi e stuoje. V. *Libano.*

SPASSIZZADI, s. m. pl. ( Voce Ven. ). V. *Passavanti.*

SPECCHIO ( s. m. ) *del vascello.* ARRIÈRE DU VAISSEAU. *Stern.* V. *Quadro di poppa.*

SPEDALE. V. *Ospitale.*

SPEDIZIONE ( s. f. ) *navale.* EXPÉDITION MARITIME. *Naval expedition.* Si dice la campagna che si fa con alcuni vascelli per qualche impresa militare, o altro oggetto importante.

SPERA, s. f. Significa più robe o fascine legate insieme con una corda ritenuta nel bastimento, e gettate in mare per rallentare il suo corso. Onde si dice *gettare spere, fare spere, mettere spere.*

SPERONE, s. m. EPERON. *Head of a ship.* Lo sperone di un vascello da guerra è l'unione di tutti i pezzi sporgenti dalla ruota di prua e dai suoi lati, tanto per l'oggetto di terminare gradevolmente e dar forza a questa estremità del bastimento, quanto per dare un punto d'appoggio al bompresso, al quale si mora il trinchetto, ecc.

Le sue parti delineate nella figura 175 geometricamente e in elevazione sono le seguenti:

A. *La gorgiera.* LA GORGÈRE. *Part of the knee of the head.* È un bracciuolo di forti dimensioni, d'angolo ottuso, il cui ramo più lungo si applica e s'inchioda alla faccia esteriore della ruota di prua, ed è il fondamento e sostegno di tutto lo sperone.

B. *Il tagliamare.* LE TAILLE-MER. *The cut-water.* È composto di due o più pezzi di legno, il quale si applica alla gorgiera dalla chiglia in su, e forma un corpo piatto ai lati e tagliente sul davanti, che fende il fluido a misura che il vascello progredisce.

C C. *Freccia.* FLÈCHE OU AIGUILLE. *Upper part of the knee of the head.* Sono due pezzi di legno che appoggiati con una estremità alla faccia anteriore della ruota immediatamente sopra il bracciuolo della gorgiera, si allontanano dalla ruota, e si elevano quasi paralleli tra di loro per dare appoggio alla figura emblematica che per l'ordinario è collocata sull'estremità anteriore del vascello. Sono ornati di scultura, come lo sono i legni che riempiono lo spazio tra di essi, e che servono d'abbellimento allo sperone.

D D. *Fregiata.* FRISE DE L'ÉPERON. *Trail-board.* Assi ornate di scultura che riempiono l'intervallo tra le frecce d'amendue i lati. L'unione di questi pezzi, cioè della freccia e della fregiata, si chiama anche DIGRON ou DIJON in francese.

E E. *Bracciuoli o curve dello sperone. Giunte.* Ven. *Zonte.* COURBES DES JOUTEREAUX. *Cheeks of the head or head rails.* Sono due mastiette o pezzi di legno lunghi, angolari e curvi che inchiodati ai pezzi sottoposti servono a legare lo sperone al corpo del vascello. Sono due per parte. Si estendono all'estremità della prima incinta, e coll'altra estremità che fa angolo ottuso con la prima, seguono il contorno della freccia cui sono applicati.

F. *Riempimento tra le mastiette.* REMPLISSAGE ENTRE LES JOUTEREAUX. È un massiccio di legno che si fa tra le giunte.

G. *Paramari.* Ven. *Bottassetto.* MOUCHOIR ou REMPLISSAGE SOUS LES JOUTEREAUX. *Filling timber under the cheeks of the head.* Questo pezzo, che chiamasi anche in Ven. *tamburo* dello sperone, è di forma triangolare, e riempie l'angolo lasciato dalla più bassa giunta. Serve ad addolcire l'urto dell'acqua nella prua.

H. *Cappuccino.* Ven. *Gambilo.* CAPUCINE ou COURBE DE CAPUCINE. *Standard which fastens the cut-water to the stem.* È un pezzo di forma angolare che serve a legare lo sperone con la ruota di prua. Uno dei suoi rami si eleva sotto il bompresso, cui è applicato con la sua faccia esteriore, l'altro ramo è nel piano diametrale del vascello, ed è applicato al contorno interiore della freccia.

I. *Forme delle voltigliole. Serpe.* HERPES DE L'ÉPERON. *Rails of the head.* Sono lunghi pezzi di legno ricurvi che legano lo sperone al corpo del vascello, e formano una difesa o parapetto intorno allo sperone.

K. *Mezza soglia di serpe.* BOUDIN. *Middle rail of the head.* È ciascuna delle forme predette da una parte dello sperone.

L. *Voltigliole. Cani di serpe.* COURBES ou COURBATONS DES HERPES. *The timbers of the head.*

M. *Bracci della polena o portepennoni.* BRAS DE LA POULAINE ou PORTE-VERGUES. *Wooden rails.* E nelle navi inglesi *iron-bosses.* Sono legni che sostengono la piattaforma della polena.

N. *Figuro. Lione.* FIGURE. *Head.* È una figura emblematica posta sulla sommità dello

sperone, allusiva al nome del vascello, e per ornamento.

SPEZZANTENNE, add. VENT QUI BRISE LES ANTENNES. Dicesi di un vento forte e procelloso.

SPIAGGIA, s. f. BORD. COTE. PLACE DE MER. *A SHORE; A LANDING PLACE.* È un terreno piano lungo il mare e inclinato verso di esso, il quale è coperto d'acqua solamente nelle grandi maree, e dove si può sbarcare.

*Spiaggia aperta.* COTE OUVERTE. *OPEN SHORE.* È quella spiaggia dove non sono porti per ancorarvi i bastimenti.

*Spiaggia sottile.* COTE BASSE. *SHALLOW COAST.* È quella spiaggia il cui terreno s'inclina dolcemente verso il mare, e l'acqua per qualche tratto ha poco fondo.

*Essere serrato alla spiaggia.* ETRE CHARGÉ EN COTE OU POUSSÉ A LA COTE. *TO BE EMBAYED ON A LEE-SHORE.* Significa essere tirata la nave dal vento o dalla corrente alla volta di terra senza poter bordeggiare.

SPIGOLO, s. m. CARNE. ARETE. *CORNER. EDGE.* È il canto vivo de' corpi solidi terminati da superficie piane.

SPIGONE, s. m. È un buttafuori: che si aggiunge all'antenna di maestra, nelle galee, al quale s'inferisce una vela onde pigli maggior vento.

SPILLETTO, s. m. *Stiletto. Sonda.* ÉPINGLETTE. DÉGORGEOIR. *PRIMING-IRON OR PRIMER.* È un filo di ferro che termina in punta, e serve per isturare la lumiera del cannone e farvi entrare la polvere per innescarlo. V. *Sfondatojo.*

SPINA, s. f. *Cacciatoja.* REPOUSSE. *STARTING-BOLT.* È un corto chiodo ottuso che serve a cacciare più addentro le teste de' chiodi nei legni.

SPINGARDA, s. f. ESPINGARE OU ESPINGARDA. È un piccolo pezzo d'artiglieria che porta una palla non maggiore di una libbra.

SPIRAGLIO. V. *Fori.*

SPIRITO *della corrente.* V. *Filone.*

SPIUMAZZI, s. m. pl. Voce Ven. Sono pezzi che compongono la *ventriera* nell' apparecchio per varare le navi. V. *Varare.*

SPOLETTA, s. f. *Spuoletta.* ESPOULETTE. *A LIN CANTEEN OR CASE, to carry fine powder to the cannon, in the time of battle.* È un cannello di legno formato nella bocca della granata, e pieno di una certa mistura alla quale si dà fuoco prima di scagliar la granata contro il nemico. Serve ancora a portare il fuoco alla carica del cannone con maggior sicurezza. Per quest' oggetto se ne tengono alquante pronte, e all' istanta di dar fuoco al cannone si trafora il cartoccio e si mette la spoletta nella lumiera.

SPORCO, add. V. *Tromba. Ancora. Gomona.*

SPORGIMENTO (s. m.) *della ruota di prua.* ÉLANCEMENT DE L'ÉTRAVE. *THE RAKE OF THE STEM.* V. *Lanciamento.*

SPRANGA, s. f. BARRE OU PLAQUE DE FER. BARRE, TRAVERSE OU TRINGLE DE BOIS. *A DOVETAIL TO JOIN TIMBER TOGETHER.* È un legno o ferro che si conficca a traverso di pezzi insieme commessi per tenerli uniti.

*Spranga inginocchiata.* ARPEST. È una spranga di ferro le cui estremità sono ripiegate ad angolo retto per introdurle ne' pezzi di pietra o di legno che si vogliono tenere uniti con forza.

SPROLUNGARE (v. a.) *un bastimento.* ELONGER UN VAISSEAU. *TO LAY ALONGSIDE OF A SHIP; TO COME ABREAST OF A SHIP.* È disporsi col proprio bastimento lungo e parallelamente ad un altro.

*Sprolungare un cavo.* ÉLONGER UN CORDAGE. *TO HAUL UP A RANGE OF A ROPE.* È svolgere e distendere un cavo nella sua lunghezza.

SPUNTELLARE, v. a. *Levare i puntelli.* OTER LES ÉVANÇONS. *TO TAKE AWAY THE PROPS FROM.*

SPUNTIERA, s. f. Si dà questo nome a due lunghi e grossi legni d'abete situati da poppa e da prua dei trabaccoli pescarecci, ai quali è raccomandato il bragotto, e per mezzo di questo la sarsia e la rete.

SPUNTONE, s. m. ESPONTON. *A sort of a half pike employed to defend a ship from the assault of boarding.* È un' asta munita alla sua estremità di un ferro quadro che termina in acuto, e serve a respingere il nemico che tenta l'arrembaggio.

SPUTARE (v. a.) *le stoppe.* CRACHER LES ÉTOUPES. *TO EXPEL THE OAKUM OUT OF THE SEAMS.* Si dice di un bastimento, dai commenti del quale escono le stoppe che servirono a calafatarlo, ciò che accade ai bastimenti vecchi o male connessi nella loro prima costruzione.

SQUADRA, s. f. ESCADRE. *A SQUADRON OF MEN OF WAR.* È un numero di vascelli da guerra diretti da un comandante. Dieci o dodici vascelli con un numero proporzionato di fregate o di bastimenti leggieri formano una squadra considerabile. Venti farebbero una squadra assai forte. Se sono più di questo numero, si dice *un'armata navale* (UNE ARMÉE NAVALE. *A FLEET OF MEN OF WAR*).

*Squadra* (ESCADRE. DIVISION. *A SQUADRON*) si dice ancora una delle divisioni d'un' armata navale che d'ordinario si divide in tre squadre, distinte pel colore e luogo della bandiera.

*Comandante di una squadra.* COMMANDANT D'UNE ESCADRE. *THE ADMIRAL, COMMANDING OFFICER, COMMODORE OF A FLEET OR SQUADRON.* È l'ufficialo superiore che ha il comando di noa squadra o divisione.

*Caposquadra.* CHEF D'ESCADRE. È un titolo che si usava tra gli Spagnuoli e nella marina francese, e corrispunde a quello di contrammiraglio.

*Squadra leggiera.* ESCADRE LÉGÈRE. *A FLYING SQUADRON.* E un distaccamento di legni da guerra veloci al corso per portarsi alle scoperte, e dove occorre arrivare con celerità.

*Squadra d'evoluzione.* ESCADRE D'ÉVOLUTION. *A SQUADRON FITTED OUT FOR THE PURPOSE OF EXERCISING.* E una squadre che si forma per esercitare gli ufficioli e i marinaj nello evolusioni navali.

*Maggiore di squadra.* MAJOR D'ESCADRE. *FIRST CAPTAIN OF A FLEET OR SQUADRON.* E un capitano di vascello incaricato di comunicare agli ufficiali delle squadra gli ordini del generale, o di far eseguire i segnali. Ha degli ajutanti che lo secondano nelle sue funsioni.

SQUADRA, s. f. *Distaccamento.* ESCOUADE. *A DETACHEMENT OF A FOOT-COMPANY.* Significa una parte o suddivisione di una compagnie d'infanteria, o ancore un numero di operaj o lavorenti, i quali servono sotto gli ordini di uno stesso capo. Vi sono squadre di carpentieri, calafati, giornalieri e di cannonieri principienti.

SQUADRA, s. f. EQUERRE. ÉQUERRE QUARRÉE. *A SQUARE RULE.* E un istromento formato di due regoli diritti, uniti insieme ad angolo retto. I regoli sono o di legno o di ferro. Serve ai carpentieri per disporre ed angoli retti i pezzi di legname nelle costruzione.

*Squadra zoppa o squadra falsa. Pifferello.* FAUSSE ÉQUERRE ou ÉQUERRE PLIANTE. *A BEVEL.* È un istromento formato di due regoli, i quali possono muoversi o allontanarsi l'uno dall'altro girando intorno ad una cerniera che gli unisce alle loru estremità, e serve a prendere gli angoli dei pezzi che s'impiegano nella costrusione.

*Pezzo a squadra.* PIÈCE A L'ÉQUERRE. *A SQUARE PIECE OF TIMBER.* È quello i cui spigoli sono ad angolo retto, o quello che è pianteto ad, angolo retto rispetto ad un altro pezzo.

*Pezzo fuori di squadra.* PIÈCE A FAUSSE ÉQUERRE. *A PIECE OF TIMBER OUT OF SQUARE.* È quello i cui spigoli o la cui posizione non sono, ad angolo retto.

*Bracciuolo a squadra.* COURBE A ÉQUERRE. COURBE A ANGLE DROIT. *A SQUARE KNEE.* È un bracciuolo i cui due rami formano un angolo retto tra di loro.

*Squadra dell'asta di poppa e dell'asta di prua.* MARQUE ou TIRANT D'EAU. *DRAUGHT.* È la divisione in piedi che si fa dell'altezza delle ruote di poppa e di prua, ed è una sorta di scala per conoscere l'immersione o il pescare del bastimento alle sue estremità.

SQUADRARE, v. a. *Riquadrare.* DRESSER A L'ÉQUERRE. EQUARRIR. DOLER. TAILLER A ANGLES DROITS. *TO SQUARE. TO PLUNE.* Significa rendere quadrilatero e ad angoli retti, o pure ad angoli detti gli spigoli d'un pezzo di legno o di pietra, o simili.

*Squadrare un pezzo di legno.* EQUARRIR UNE PIÈCE DE BOIS. *TO SQUARE TIMBER.* È levargli la corteccia, appianarlo nelle quattro facce, sicchè divenga quadrilatero, ciò che si fa coll'ascia o meglio colla sega per risparmio del legno.

SQUADRATURA, s. f. *Riquadratura.* EQUERRISSAGE. *BEVEL OF A SHIP'S TIMBER.* Chiamasi squadratura delle coste l'obbliquità delle loro faccia esteriore. La coste maestra ha la sua faccie esteriore parallela alla direzione della chiglia, e le sue facce laterali ad angoli retti con la faccia esteriore. A misura che le altre coste si allontanano dalla maestra e il corpo del bastimento si va ristringendo verso le sue estremità, la facciata loro esteriore non è più parallela, ma diviene obblique alla direzione della chiglie, e la forma di questi legni diviene simile a quella d'un nodo romboidale.

Si determine nelle costruzione la squadratura, lo sghembo, l'obbliquità di ciascuna costa mediante l'andamento delle forme o maestre, e conviene che le obbliquità delle facce delle coste che si susseguono formino una sola linea senza risalti, affinchè i majeri del fasciame, i quali debbono rivestire il corpo della nave, si adattino quanto si può più esattamente alle facce stesse.

Il lato dove cade l'angolo acuto di questi pezzi così squadrati si chiama *il lato magro* ( LE COTÉ MAIGRE ), e il lato dove cade l'angolo ottuso si chiama *il lato grasso* ( LE COTÉ GRAS ).

*Lavorare un pezzo secondo la sua squadratura.* TRAVAILLER UNE PIÈCE SUIVANT SON EQUERRISSAGE. *TO BEVAL ANY PIECE.* È dargli quella obbliquità di lati e quell'angolo negli spigoli ch'è indicato dalle forme o maestre, o pure dalla squadra zoppa o dal quartabuono.

SQUADRONARE, v. a. Ranger en escadrons. Escadronner. *To squadron.* Significa ordinare squadroni, fare squadroni.

SQUADRONE, s. m. *Bandn. Schiera.* Escadron. *Squadron.* Si dice comunemente della truppa di cavalleria.

*Squadrone* si dice ancora una squadra grande di legno, un grande quartabuono.

SQUERAROLI, s. m. pl. Voc. Ven. Sono i lavoratori negli squeri o cantieri.

SQUERO, s. m. Voc. Ven. Remise. *Shed.* E in un arsenale di marina il nome di grandi tettoje per tenere al coperto dalle ingiurie dello stagioni i vaselli disarmati. Vi sono di queste tettoje a Brest e a Rochefort. Chiamansi anche *forme coperte* (Formes couvertes). *Squero* però più comunemente è il cantiere dove si costruiscono o si raddobbano i bastimenti.

STABILIMENTO (s. m.) *di un porto.* Établissement d'un port. Etablissement de la marée dans un port. *The time of high water at any place at full and change days.* E il momento nel quale la marea è alla sua maggiore altezza nei porti ne' giorni delle sizigie, cioè ne' giorni di plenilunio e di novilunio. Questo momento è quello nel quale il mare dopo essersi innalzato pel flusso comincia a discendere pel riflusso.

Il mare si fa alto alla stessa ora sopra tutta l'estensione di una spiaggia aperta al grande Oceano; ma a misura che una parte della costa è più lontana dall'ampio mare e insenata nella terra, a misura che un porto è più internato, o che la sua foce è più stretta, l'acqua del flusso impiega più tempo ad arrivarvi, o ciò fa che l'altezza massima della marea sia più sollecita o più tarda ne' varj porti e ne' diversi paraggi.

Quindi ogni porto ha la sua ora particolare di marea alta, che si dice il suo *stabilimento.* Quest' ora dal mare pieno varia giornalmente, cioè ritarda ogni giorno di una misura eguale a un dipresso al ritardo della luna per giungere alla stessa linea retta condotta dalla terra al sole; misura che è di circa quarantanove minuti nelle ventiquattro ore, e non si trovano contemporaneamente questi astri nella detta linea che di quindici in quindici giorni. Perciò la pratica è di considerare particolarmente le maree dei novilunj e dei planilunj, e di dedurre da quelli l'altezza delle maree negli altri giorni.

Se il flusso ritardasse ogni giorno egualmente, si avrebbe l'ora nella quale esso succede in un dato giorno, aggiungendo all'ora nella quale ascese alla sua maggiore altezza nel giorno della congiunzione, tante volte quarantotto minuti a quarantasei secondi, quanti giorni fossero trascorsi dall' ultima congiunzione o plenilunio, a questo si fa realmente dai piloti, quando non ricercano un' esattezza scrupolosa, o quando la differenza di qualche minuto non è di veruna conseguenza. Ma quando si voglia una grande precisione, bisogna tener conto di tali ritardi, i quali sono molto minori verso le sizigie di quello che verso le quadrature. Di che si trovano tavole ed esatti insegnamenti nei trattati di pilotaggio e di navigazione, che sono tra le mani di tutti i marini.

I piloti accostumano di esprimere lo stabilimento dei porti per mezzo dei rombi dalla bussola, attribuendo a ciascun rombo tre quarti d'ora. Il Norte e il Sud esprimono le dodici ore, cioè il mezzogiorno a la mezzanotte, sicchè quando la luna è giunta al meridiano si dice Norte e Sud del porto di cui si tratta. Quindi dicono che un porto ha il suo stabilimento Norte o Sud, per significare che nei giorni di plenilunio o di novilunio il flusso è a mezzogiorno o a mezzanotte. Indicano parimente le sei ore dopo il mezzogiorno o dopo la mezzanotte col rombo di Est o di Ovest, quando in quell' ora si ha l'acqua alta, e la luna è nella stessa ora al suo nascere o al suo tramontare. Le tre ore si esprimono per Sud-Est e Nord-Ovest, e le nove ore per Nord-Est o Sud-Ovest.

Quest' uso, che è molto generale, può indurre in errore quelli che non sono pratici del linguaggio marino, mentre tal espressione presenta facilmente l'idea che que' rombi dei venti significanti lo stabilimento delle maree abbiano relazione alle regioni del mondo, verso le quali gl' ingressi nei porti sono esposti, ciò che non è di fatto. Il flusso, per esempio, non è più tardo a Nantes di quello che al basso della Loira, o a Bordò di quello che all'ingresso della Garonna; nè a S. Malò più che all'ingresso nella Manica; se non perchè i porti di quelle città sono più lontani dall'Oceano, e il tempo perchè il flusso arrivi in essi è più lungo.

Si esprime con maggiore chiarezza o precisione lo stabilimento dei porti mediante il numero delle ore; per esempio, lo stabilimento del porto di Brest è a tre ore e quindici minuti; a S. Malò a sei ore; a Hâvre de Grâce a nove ore, perchè il

maggior flusso in que' porti è alle ore indicate, ne' giorni di plenilunio e di novilunio. Questa maniera d'esprimere, la quale è già in uso, debb' essere preferita.

Lo stabilimento dei porti e paraggi suol essere segnato nelle carte marine con numeri romani.

STABILITA, s. f. STABILITÉ. *Stability or stiffness.* Con questa voce s'indica la resistenza che un bastimento, in ragione della sue forma, del luogo del suo centro di gravità e di quello di grandezza o volume della parte immersa, oppone alle potenze che tendono a farlo inclinare lateralmente. Questa qualità è essenziale ai bastimenti che sono alla vela, perchè contribuisce alla sicurezza della navigazione direttamente o indirettamente, mentre assicura, essendo eguali tutte le altre circostanze, la velocità delle spedizioni marittime, o quando è in un grado superiore, permette di spiegare molte vela, senza timore del rovesciamento del bastimento. I vascelli che hanno questa proprietà in un grado considerabile, diconsi dotati di *molta stabilità*, *molto reggenti alla vela* ( DE BEAUCOUP DE STABILITÉ. *Stiff ships* ), come al contrario diconsi *bergoli*, *deboli*, *mancanti di stabilità* ( FOIBLES, MANQUANS DE STABILITÉ. *Too crank ships* ).

STADIO, s. m. STADE. *A stade or race.* È l'ottava parte di un miglio geografico, cioè la misura di 125 passi. È una misura usata appresso gli antichi.

STAFFA, s. f. ETRIER. *Stirrup.*

*Staffa de' marciapiedi.* ETRIER DE MARCHEPIEDS. *Stirrups.* Sono pezzi di corda che circondano i pennoni e si prolungano addoppiati sotto di essi, sicchè i marinaj che lavorano sui pennoni vi trovano un appoggio coi piedi.

*Staffa dell' estremità del pennone.* ÉTRIER DE BOUT DE VERGUE. Serve di sostegno ai piedi de' marinaj per inferire la vele alla estremità del pennone.

*Staffa di ferro.* ETRIER DE FER OU ÉTRIEU. *Iron-stirrup or strop.* È un ferramento piatto ( Fig. 146, *a a*, *b*, *d* ) a tre lati, due de' quali formano angoli retti col terzo. Servono nelle costruzione a tenere uniti fortemente alcuni pezzi. *Le staffe delle parasarchie* ( LES ÉTRIERS DES PORTE-HAUBANS. *Stirrups of the chain wales* ) servono a legare e tenere uniti i pezzi di legname, le assi, di cui si fanno le *bancazze* o *parasarchie*. Corrispondono per l'uso alle spranghe inginocchiate.

*Staffa della manovella del timone.* ETRIER DE LA BARRE DU GOUVERNAIL. *Stirrup of the tiller.* È una staffa di ferro che abbraccia l'estremità della manovella dove entra nel buco aperto alla sommità del timone. La staffa s'inchioda alla manovella. I suoi due lati terminano in due occhi, ai quali s'incocciano delle corde per tirar fuori il pezzo di manovella che rimane incastrata nel timone quando essa si rompe.

STAGGIRE, v. a. SAISIR. *To seize. Distrain.* Significa sequestrare, arrestare gli effetti o le persone per ordine superiore.

STAGLIO. V. *Staza.*

STAGNARE. V. *Abbeverare.*

STALLARE, v. n. ETALER. *To wait for wind and tide. To be at the stand.* È l'arrestarsi o ancorarsi nel tempo che domina un vento o una marea contraria al cammino che si vuol fare, in aspettazione di tempo più favorevole, o pure di servirsi della seconda del mare per far viaggio con vento contrario.

STALLATO, add. ÉTALÉ.

*Mare stallato. Marea stallata. Perno dell'acqua.* Ven. *Acqua stanca.* MER ÉTALÉE. MARÉE ÉTALÉE. *Still water or slack water.* Dicesi del momento nel quale la marea è affatto al suo colmo, o pure alla maggiore bassezza, e l'acqua nè ascende nè discende.

*Vento stabilito.* VENT ÉTALÉ. *A settled wind.* È il vento che continua con la stessa direzione o forza.

*Vento fatto.* È un vento mediocremente forte, equabile, senza buffi.

*Stallare per la marea o flusso.* ÉTALER LA MARÉE. Resistere e sostenersi contro la marea, ciò che si fa dando fondo, aspettando un altro momento per far viaggio. ETALER LA MARÉE è contrario di REFOULER LA MARÉE, che significa *affrontare la marea*, far viaggio contro la direzione della marea.

STALLIA, s. f. STARIE. È la dimora volontaria o forzata che si fa in un porto. È anche il tempo convenuto per lo scarico delle mercanzie. I giorni che si passano oltre il convenuto diconsi di *soprastallia*.

STAMBECCO, s. m. *Zambecco. Sciabecco.* CHEBEC. *Xebeck.* È una specie di bastimento del Mediterraneo, d'ordinario destinato alla guerra, il quale porta da quattordici a ventidue cannoni disposti in una sola batteria per ciascun fianco. Va a vele e a remi. Gli stambecchi hanno de' piccoli portelli pei remi in ciaschedun intervallo tra i portelli de' cannoni, dei quali si servono o per avanzare sul nemico o

per far cammino in tempo di calma. La loro costruzione è fina, e li rende atti a marciare con velocità grande a vela, ed a navigare all' occasione coll' ajuto de' remi. La proporzione di uno stambecco di venti cannoni che si trova alla fine di questo articolo, e le figure che sono ad esso relative, bastano a darne qualche idea. Hanno tre alberi; uno di mezzana molto indietro, il quale, come gli alberi di vele quadre, ha una piccola gabbia ed una testa di moro, pel passaggio d' un albero di belvedere che si ghinda al disopra; un albero di maestra a calcese, quasi nel mezzo del bastimento, ed un albero di trinchetto pure a calcese: quest' ultimo è inclinato sul davanti. Portano tre antenne con tre vele latine proporzionate a ciascuno di questi tre alberi; e siccome queste vele presentano una superficie troppo ampia al vento nel tempo burrascoso; così ciascuno di questi alberi si guernisce di due vele quadre che si spiegano quando viene cattivo tempo. Non hanno nè sperone nè bompresso; ma sul davanti della ruota di prua vi è una lunga freccia detta *bittalò* (BARTHELOT) che serve alle manovre del davanti (Fig. 132).

Ancorchè questa sia la maniera propria di guernir gli stambecchi, s' immaginò per altro, non ha guari, di dare ad essi l'albero di maestra e di trinchetto d' un solo pezzo, a pible, ed un bompresso, e di dare a ciascuno di questi alberi le stesse vele che ha in una nave, con questa differenza ch'esse s'ammainano tutte sul pennone basso, come si può osservare nella figura 133 e nella 292, ch' è il guernimento proprio delle polacche. I vantaggi che si è creduto di ricavare da questa maniera di guernire gli stambecchi, sono di poter proporzionare meglio le vele secondo la forza del vento, e di manovrarle più facilmente di quello che si faccia con le vele latine, le antenne delle quali sono di dura manovra e soggette a rompersi, particolarmente se non si abbia delle stesse una gran pratica. Ma vi si trovano alcuni avantaggi. Il bompresso che si aggiunge agli stambecchi in questo modo di guernirli, carica troppo il davanti del bastimento che è molto tagliato e magro, e che per la sua costruzione primitiva non è destinato a resistere a sì grande sforzo. Essendo mutata la posizione degli alberi, si rischia di far perdere agli stambecchi, così guerniti ed alberati, la maggior parte delle buone loro qualità: inoltre con questo guernimento gli stambecchi non possono andare tanto agilmente per forza de' remi, perchè la loro alberatura elevata, i loro pennoni ed il maggior numero di corde presentano al vento una maggior resistenza. E ormai riconosciuto che gli stambecchi alberati e guerniti come le polacche perdono una parte del loro pregio nella marcia.

Proporzioni di uno stambecco di venti cannoni.

| | *Piedi.* | *Pol.* |
|---|---|---|
| Lunghezza | 119. | — |
| Larghezza | 31. | — |
| Incavo o puntale | 10. | 8 |
| Rientrata della costa maestra al discolato. | — | — |
| Lunghezza del madiere maestro | 7. | 9 |
| Rialzo del madiere maestro | — | 4 |
| Lanciamento dalla ruota di prua | 14. | — |
| Inclinazione della ruota di poppa | 8. | 3 |
| Altezza della ruota di prua | 22. | 6 |
| Altezza della ruota di poppa | 24. | 6 |
| Alunamento del ponte sul davanti | 4. | 1 |
| Alunamento all' indietro | 5. | 7 |
| Differenza del pescare | 1. | — |
| Lunghezza del dragante | 20. | 8 |
| Altezza del dragante al coronamento | 7. | 9 |
| Sporto delle ale al di fuori della perpendicolare della ruota di prua | 16. | 4 |
| Lunghezza della freccia al di là della perpendicolare della ruota di prua | 29. | — |
| Larghezza della prima costa di prua al discolato | 7. | — |
| Altezza de' tagli delle opere a poppa | 8. | — |
| Altezza de' tagli delle opere a prua | 4. | — |
| Il centro dell' albero di maestra è all' indietro del vero mezzo di | 2. | 6 |
| Distanza della perpendicolare della ruota di poppa dal centro dell' albero di mezzana | 10. | 6 |

Il piede dell' albero di trinchetto è stabilito sulla chiglia a piedi 5 ½ all' indentro dell'alto della ruota di prua, e fa coll'orizzontale un angolo di circa 76 gradi.

STAMINA, s. f. ETAMINE. *Bunting.* È una stoffa sottile di lana, della quale si fanno le bandiere e le fiamme: ve ne sono di tutti i colori ed anche di bianche, ancorchè più sovente la porzione bianca delle bandiere si faccia con la tela.

STAMINALE, s. m. *Scormo. Scormotto. Forcamelo.* Ven. *Slangatore.* ALONGE. *A futtock* or *futtock-timber.*

*Primo*, *secondo*, *terzo* e *quarto staminale.* PREMIÈRE, SECONDE, TROISIÈME *et* QUATRIÈME ALONGE. Così chiamansi i pezzi per cui, partendo dal bracciuolo che si unisce col

madiere della costa, si compie il contorno della medesima.

*Primo staminale.* PREMIÈRE ALONGE. *Second futtock.*

*Secondo staminale.* SECONDE ALONGE. *Third futtock.*

Sono pezzi di legno, più o meno curvi, che formano una parte della costa o membro della nave. Il primo pezzo che si mette per formare la costa, dopo il madiere o mezzo madiere ed il bracciuolo, si chiama *primo staminale* o *primo scarmo* (PREMIÈRE ALONGE); quello che segue chiamasi *secondo staminale* o *scarmo* (SECONDE ALONGE): dopo viene il *terzo* e *quarto*, e finalmente il *quinto* che dicesi anche *schermette* o *scarme di rovescio* (ALONGE DE REVERS) a cagione della doppia curvatura, come quella di un S, che suole avere. Bisogna rimarcare che le fregate, le corvette ed altri bastimenti i quali hanno una sola batteria, non hanno che quattro scarmi per parte in ogni costa, ed allora il quarto staminale si chiama *di rovescio*, come il quinto nelle navi a due ponti.

*Staminale* o *scarmo di rovescio.* ALONGE DE REVERS. *Top-timber.*

*Staminali di porche.* ALONGES DE PORQUES. *Riders-futtocks.* Sono pezzi che servono a comporre le porche, e che si mettono in seguito dei mezzi madieri e del bracciuolo di porca, nello stesso modo che si fa nelle coste. Le porche hanno, come le coste, il prime, secondo, terzo e quarto scarmo; quest'ultimo scarmo nelle porche si chiama più propriamente in francese AIGUILLETTE DE PORQUE.

*Scarmi* o *staminali delle cubie.* ALONGES DES ÉCUBIERS. *Hawse-pieces.* Sono grossi e lunghi pezzi di legno che formano il davanti della nave, e che riempiono tutto lo spazio compreso dai due lati tra la ruota di prua e la prima costa di prua. Siccome questa parte della nave che fende il fluido, sostiene nella navigazione molto urto; così è piena di legname, e gli scarmi delle cubie si toccano tra di loro, a riserva di alcuni piccoli buchi bislunghi che si lasciano di tratto in tratto, affinchè l'aria, circolandovi, impedisca o ritardi almeno l'immarcimento del legname. Si dicono *cubie*, perchè in questi pezzi sono aperti i due occhi o cubie; diconsi anche *apostoli* (APOTRES) quegli scarmi che sono vicini alla ruota di prua.

*Scarmi delle alette.* ALONGES DE CORNIÈRE. *Top-timbers of the fashion-piece.* Sono pezzi che si mettono in seguito e sopra le alette, per compiere in alto il contorno del quadro di poppa.

*Scarmi di poppa. Stili di poppa.* ALONGES DE POUPE. *Stern-timbers.* Sono que' pezzi che formano i due lati della parte la più posteriore della nave; cioè gli angoli della poppa dai due stanti estremi del grao forno sino al coronamento, e che si trovano più all'indietro degli scarmi delle alette e dell'*arcaccia* (ARCASSE. *Stern-frame*).

*Scarmi del quadro.* ALONGES DE TABLEAU. *Taffarel-timbers.* Sono stili situati nell'alto della poppa, sopra il tendaletto della galleria, per servire d'appoggio alle tavole di bordatura che chiudono questa parte. Chiamansi così perchè formano la parte piana nell'alto della poppa, che dicesi *il quadro* (LE TABLEAU. *The flat part of the taffarel*).

*Staminale da riempitura.* ALONGE DE REMPLISSAGE. *Filling futtock.*

*Staminale* o *scarmotto posticcio.* ALONGE POSTICHE. *A piece of timber employed to remplace a removed futtock.*

*Staminali dei forcacci.* GENOUX DES FOURCATS. *First futtocks of the crotches.*

STAMINARA. *Staminale* V. *Costa.*

STAMPA, s. f. *Forma.* MOULE. *A mould.* È un cilindro di legno, del calibro che si vuol dare al cartoccio al quale si applica la carta, tela o pergamena che si unisce con la cucitura, ed acquista la forma cilindrica che debb'avere.

STANGA, s. f. BARRE. *A bar* or *spar.* È un pezzo di travicello che serve a diversi usi.

*Stanga sopra la quale scorre la scotta di una randa, virando il bastimento.* BARRE DE FER FIXÉE PAR SES EXTRÉMITÉS AU PONT D'UN BATIMENT, ET SUR LAQUELLE COULE LE PALAN D'ÉCOUTE D'UNE VOILE AURIQUE, D'UNE TRINQUETTE, QUAND ON VIRE DE BORD. *Lestanoe.*

STANTUFFO, s. m. Ven. *Standupo. Sanduco.* HEUSE. *The upper box of a pump* (Fig. 223). È un cilindro ecavato interoamente, di un diametro eguale al calibro d'una tromba. Lo stantuffo è guernito di cuojo che s'impiastra di sevo, affinchè chiuda bene il vôto della tromba, ed impedisca all'aria di non introdurvi. La parte superiore dello stantuffo è guernita d'un'animella, il moto della quale è libero sotto un ferro incurvato a guisa di manico che serve ad unire lo stantuffo all'asta r della tromba. Nel vôto della tromba sotto lo stantuffo vi è *il mortaletto* o *gette* (LA CHOPINE. *The lower*

PUMP-BOX ), cioè un altro cilindro egualmente guernito d' un' animella. Quando si alza lo stantuffo sopra il luogo dava era fermo, si fa tra esso ed il mortaletto un vacuo, nel quale si alza ed entra l' acqua per la pressione dell' aria estariore: quando lo stantuffo discende, l' acqua raccolta tra lo stesso ed il mortaletto preme la valvola del mortaletto, o solleva dal basso all' insù la valvola dello stantuffo, che lascia perciò un corso libero al fluido, il quale passa sopra allo stantuffo a misura ch' egli si abbassa, sino a tanto che giunge a posare sul mortaletto; allora facendo risalire lo stantuffo per mezzo della brimbala unita all'asta dello stantuffo, la valvula del mortaletto si riapre, e lascia ascendere dell'altra acqua, sinchè l' asta s' innalza, e si rinchiude poi pel peso dell'acqua sovrincombente. Ripetendosi quest'azione, si fa ascendere ad ogni colpo un volume d' acqua la quale sgorga per un buco aperto nell' alto del corpo della tromba.

STANZA, s. f. STATION. *Station*. Si dice del luogo dove i bastimenti si trattengono ancorati; onde si dice *nel tal paraggio v' è buona stanza*, cioè, il fondo è buono e si sta bastantemente difesi dai venti.

STARE (v. n.) *pronto*. ETRE PRÊT. *To be ready or clear or prepared for any thing*.

*Stare al traverso tra le onde*. ETRE A TRAVERS DES LAMES. *To stand athwart the waves or with sides paral el.*

*Stare in alto mare*. ETRE EN PLEINE MER. AVOIR BELLE DÉRIVE, AVOIR DE L'EAU A COURIR. *To have sea-room*. E quando si può correre col bastimento per molte direzioni senza pericolo.

*Stare indietro più del punto*. SE FAIRE DE L'AVANT. *To be a-stern of one's reckoning*. È quando, dopo una lunga traversata o viaggio, i piloti stimano d' aver fatto più cammino di quello che realmente abbiano fatto, e non si vedono ancora le terre che dovrebbonsi scoprire, secondo la loro stima.

*Star fuori di vista*. AVOIR NOYÉE LA TERRE. ETRE HORS DE VUE. *To be out of sight*. È quando per la lontananza e per la convessità della superficie del mare il bastimento nè vede nè può essere veduto. V. *Annegare*.

*Stare di guardia*. ETRE DE QUART. *To keep the watch*.

*Stare su due ancore, avanti e indietro*. MOUILLER EN CROUPIÈRE. *To moor by the head and by the stern*. E dar fondo con un' ancora dalla parte di poppa, sicchè la gomona esca per uno de' portelli di poppa. Questa maniera d' ancorarsi non è comune, e debbe dipendere da qualche circostanza la quale richiegga che il bastimento si presenti in certa posizione.

STATO (s. m.) *maggiore*. ÉTAT MAJOR.
Si chiama così nelle navi il capitano e gli ufficiali di marina che hanno un brevetto o una particolare commissione, ai quali si aggiungono lo scrivano o commissario alle riviste, il chirurgo maggiore e il cappellano.

Lo stato maggiore di una squadra o armata navale è composto dall' ufficiale generale che la comanda, dal maggiore della squadra che si chiama *ajutante generale*, dagli ufficiali o impiegati civili, le funzioni de' quali si estendono e hanno rapporto alla totalità della squadra o armata navale, e non già soltanto alla nave comandante sulla quale sono imbarcati.

STATO, s. m. *Piano. Lista*. DEVIS. *A scheme containing the dimensions of a ship, made by a shipwright in order to build her. A scheme or memorial, made by a captain, containing the observations made on the ship during her navigation.*

Lo *stato* d' una nave è l' esatta numerazione di tutti i pezzi di legname che lo compongono, della loro dimensioni, proporzioni e specie; della loro unione, dei ferramenti per dimensione e per peso, della distribuzione di tutte la sue camere e alloggiamenti, magazzini, interne distribuzioni, portelli, e in generale di tutte le sue parti. È d' uso che il costruttore, dando il piano della sua nave, ne dia anche lo stato nel modo su espresso.

Si chiama *stato di stima* ( DEVIS ESTIMATIF ) quello a cui si unisce, articolo per articolo, il prezzo e il valore di ciascun oggetto.

Lo *stato* che dà della nave il capitano il quale la comandò, al ritorno dalla campagna, contiene un rapporto ragionato della maniera con cui fu stivata, delle sue qualità in mare o de' suoi difetti; dei mezzi ch' egli giudica convenienti da usarsi per farla navigare meglio che sia possibile; parimente del raddobbo o dei mutamenti da farsi a qualcuna delle sue parti. Nelle ordinanze di marina è prescritto che il capitano, al ritorno dalla campagna, rimetta un tale stato all'ufficio della marina, onde serva di guida per la campagna seguente.

STAZA, s. f. *Steglio*. JAUGEAGE. *Tonnage or burden of a ship by admeasurement. Also*

*THE ACT AND MANNER OF MEASURING HER FOR TONNAGE.* E la misura della capacità che ha una bastimeuto.

*Staza* è aoehe uoa misura di liquidi.

STAZARE ( v. a. ). *un bastimento.* JAUGER UN VAISSEAU. *To GAUGE OR MEASURE A SHIP, IN ORDER TO DISCOVER HER BURTHEN.* E misurare e calcolare la capacità di uo bastimeoto, e quindi determinare quante botti di mare o tonnellate possa contenere nella sua stiva, ognuna delle quali equivale a quattro *barili* ( BARIQUES. *FRENCH HOGSHEADS.* ).

Ogoi bastimento mercantile debb' essere stazato, tosto ch' è costruito, da' carpentieri giurati, periti e di professione, i quali sono obbligati di dare l'attestato della portata o stazatura del bastimeoto, perchè sia registrata al tribunale di commercio.

L' ordinanza di marina regola a quarantadue piedi cubici lo spazio ehe si dee compotare per ogoi toonellata, onde prendere uoo spazio medio tra quello di una botte effettiva e quello che occuperebbero due mila libbre di peso di mercanzie di diverse specie, le quali, secondo la loro qualità ed il loro peso specifico, possono od occupare poco luogo o al contrario fare molto ingombro.

Trattasi perciò, per istazare un bastimeoto, di calcolare il numero de' piedi cubici ehe sono contenuti nello spazio del suo iocavo, e di dividere questo numero per quarantadue, onde avere quello delle tonnellate, o di tante volte il peso di due mila libbre che il bastimento può portare, compreso il peso del suo scafo, del suo guernimento, dei viveri e degli oggetti necessarj al suo armo ed alla sua navigazione.

*Metodo per istazare i bastimenti.*

1.° Si prenda la luoghezza del bastimeoto dalla ruota di prua a quella di poppa, di dentro ed alla metà dell'altezza della stiva. Questa sarà la lunghezza media e ragguagliata.

2.° Si prenda la larghezza del bastimeoto alla distanza di una decimaterza parte della lunghezza del bastimento dalla ruota di prua. Suppooiamo che questa distanza sia di otto piedi: uoa simile misura di larghezza si prenda alla distanza parimeote di otto piedi dalla ruota di poppa. Si sommino queste due larghezze, e si prenda la metà della somma per avere la larghezza media delle estremità del bastimento: indi si misuri la larghezza del bastimento al mezzo, cioè la sua maggiore larghezza ioteriore; si sommi questa larghezza con la media trovata per le estremità, e si prenda la metà della somma che darà la larghezza media del bastimento.

Tutte queste misure debbono prendersi di dentro, ed alla metà dell' altezza della stiva.

3.° Si prenda l'altezza della stiva della nave alle due estremità e nel mezzo, dal paramezzale sino sotto i bagli del ponte, e da queste tre altezze si deduca una media, nello stesso modo che si spiegò per la larghezza.

4.° Si moltiplichino insieme queste tre quantità, cioè lunghezza, larghezza, altezza; il prodotto, che sarà di piedi cubici, diviso per quaraotadue, darà il numero delle tonnellate che il bastimeoto può portare, compreso in esso il peso delle sue opere morte, de' suoi attrazzi, della sua alberatura, della sua zavorra, de' suoi viveri e munizioni. Ora, come si suole stimare per approssimazione, che il peso dello scafo e de' diversi accessorj necessarj alla navigazione ed all' armo, senza le mercanzie del suo carico, occupino all' iocirca un quarto del volume d' acqua, disloeato dall' immersione del bastimeoto; considerando ancora che bisogoa sottrarre lo spazio occupato dal pozzo delle trumbe, dagli alberi che attraversano la stiva, dalle bitte, dai braccioli, dai puntali; e questo sarebbe un calcolo luogo e minuto, e soggetto a variazioni considerabili in ogoi specie di bastimento; così, per abbreviare il computo della stazatura oe' bastimenti mercaotili o di carico, pare che si possa andare vicino al vero, quanto è necessario nella pratica, dividendo il prodotto, delle tre dimensioni del bastimeoto in piedi cubici, non per quaraotadue, ma per un divisore proporzionalmeote più forte, cioè per cinquantasette: il quoziente di questa divisione darà il numero delle tonnellate di mercanzie che il bastimeoto può convenevolmente imbarcare, oltre il proprio suo peso e quello de' suoi attrazzi, apparecchi, munizioni, viveri, equipaggio ecc.

*Esempio.*

| | Piedi. | Pol. |
|---|---|---|
| Abbiasi un bastimento, la cui lunghezza interiore a mezz'altezza della stiva sia di | 109. | — |
| La larghezza alla distanza di otto piedi dalla ruota di prua . . . . . . . . . . . . » | 19. | — |
| La larghezza alla distanza di otto piedi dalla ruota di poppa . . . . . . . . . . » | 15. | — |
| La larghezza nel mezzo . . . . . . . . . . » | 3c. | — |
| L' altezza della stiva alla parte posteriore . . . . . . . . . . . . . . . . . . » | 11. | — |
| L' altezza della stiva nalla parte davanti » | 9 | — |
| L' altezza della stiva nel mezzo . . . . . » | 13. | 6 |

Sommando le due larghezze delle estremità 19 e 15, e prendendo la metà della somma ch' è 17; indi sommando questa larghezza ragguagliata con 30, che è la larghezza a mezzo del bastimento, e prendendone la metà, si ha la misura di piedi 23, pollici 6, che sarà la larghezza media ragguagliata del bastimento.

Si operi nello stesso modo per l' altezza. Si sommino le altezze delle estremità 11 e 9; la metà è 10: si sommi quest' altezza ragguagliata delle estremità con piedi 13, pollici 6, altezza del mezzo: la metà di questa darà piedi 11, pollici 9, per l' altezza media ragguagliata della stiva.

Si moltiplichi la lunghezza 109 per la larghezza ragguagliata piedi 23, pollici 6, e si avrà il prodotto di 2561 ½ piedi quadrati.

Si moltiplichi 2561 ½ piedi per piedi 11, pollici 9, altezza media ragguagliata, o si avrà il prodotto di 30097 ¼ piedi cubici: il qual numero, diviso per 57, dà 528 tonnellate ed una frazione.

Questo computo non dà che un' approssimazione, la quale però basta nella pratica; osservando non pertanto di prendere la misura delle larghezze alla distanza di 8 piedi dalle ruote di prua e di poppa, se il bastimento è della grandezza di quello che abbiamo preso per esempio di questo calcolo; e alla distanza di piedi 10, se il bastimento è maggiore. Per regola generale, bisogna prendere presso a poco queste misure tanto al davanti che all' indietro, ad un tredicesimo della lunghezza od all' incirca.

Un decreto dell' anno 2.° della repubblica stabilì il metodo seguente di calcolare la stazatura de' bastimenti:

« Si sommi la lunghezza del ponte, presa da un' estremità all' altra, insieme con la grossezza della ruota di prua alla ruota di poppa: si prenda la metà di detta somma, e si moltiplichi per la maggiore larghezza del bastimento, presa al baglio maestro; si moltiplichi questo prodotto per l' altezza della stiva e dell' intervallo tra i ponti: si divida il prodotto per 94.

« Se il bastimento non ha che un ponte, si prenda la maggiore lunghezza del bastimento: questa si moltiplichi per la maggiore larghezza presa al baglio maestro, ed il prodotto si moltiplichi per la maggiore altezza: quest' ultimo prodotto si divida per 94. »

Paragonando questa maniera, autorizzata dalla legge, di calcolare le tonnellate d' un bastimento, essa combina con quella che si è proposta.

Il bastimento avendo 109 piedi di lunghezza di dentro, alla metà dell' altezza della stiva, non può aver meno di 115 piedi di lunghezza totale.

La larghezza al baglio maestro dallo stesso bastimento, dall' infuori all' infuori del zooi membri, sarebbe di piedi 32. Moltiplicando queste due dimensioni insieme, si ha il prodotto 3680.

Moltiplicando questo prodotto per piedi 13, pollici 6, altezza della stiva, si ha il prodotto 49680, che, diviso per 94, dà 528 tonnellate ed una frazione.

STAZATURA, s. f. JAUGEAGE. *TONNAGE or BURDEN OF A SHIP BY ADMEASUREMENT. ALSO THE ACT AND MANNER OF MEASURING HER FOR TONNAGE.* E l' atto ed il modo di stazare o misurare la capacità di un bastimento.

STELLA, s. f. *Scia.* HOUACHE. REMOUX. SILLAGE. *WAKE OF A SHIP.*

*Strascinare una gomona nello stella di un vascello.* LAISSER TRAINER UN CABLE SUR LE SILLAGE DU VAISSEAU. *TO DRAG A CABLE IN THE SHIP'S WAKE.*

*Stella. Astella.* ACCULEMENT. *RISING OF THE TIMBERS.* È un termine di costruzione, che significa la quantità di cui si rialza un madiere sopra la direzione orizzontale, o pure la distanza perpendicolare presa dalla estremità d' un madiere ad una linea orizzontale che passi per il canto superiore della chiglia.

Il madiere della costa maestra o del mezzo della nave, avendo maggiore capacità, si allontana meno dall' orizzontale degli altri, e la sua stella o rialzo dal suo pian posato ch' è minore di tutti gli altri, diventa una delle proporzioni essenziali, e decide molto della forma e delle qualità, come anche delle capacità della nave.

I madieri della parte anteriore e della posteriore della nave hanno stella maggiore, a misura che si allontanano dal mezzo. Quei che si avvicinano alle estremità, si chiamano *forcacci* o *madieri stellati* (VARANGUES ACCULÉES. *CROTCHES OR FLOOR-TIMBERS AFORE AND ABAFT*).

STELLA (s. f.) *polare.* ÉTOILE POLAIRE. *NORTH-STAR.* È quella stella che fa un piccolo giro intorno al vero polo della terra, e dimostra un punto che si ha per fermo e costante nel cielo.

STELLATO, add. Acculé. Si dice de' madieri, e si dice anche de' fondi della nave: onde si dice una nave molto stellata o di fondi fini, quando l' acculamento de' madieri è considerabile anche verso il mezzo della lunghezza della nave.

STENDERE (v. a.) *un guardiano, una coda per poppa*. Mouiller en croupière. *To moor by the stern*. È il gettare un' ancora od un cavo dalla parte di poppa, per mantenere il bastimento in una data posizione, a perchè non si muti pel girar della prua.

STENTAROLO. Ven. Termine di galera. È un travicello che si appoggia alla corsia della galea, e sostiene la forbice dalla parte di poppa.

STILI, s. m. pl. Montans. *Stanchions of the bulk-heads*. È un nome generale di tutti i pezzi diritti e verticali che si adoperano nella costruzione, come i pezzi che portano e formano le paratie e separazioni della stiva. V. *Stanti*, *Pie dritti*.

STIMA, s. f. Estime. *Dead-reckoning*. È il calcolo che si fa della rotta e della quantità di cammino che fece la nave. Questo calcolo si ripete tutti i giorni.

La rotta del bastimento essendo quasi sempre obbliqua al meridiano, viene a formarsi un triangolo rettangolo nel quale la rotta del bastimento è l'ipotenusa, ed i due altri lati sono le differenze che nello stesso tempo si sono acquistate in longitudine ed in latitudine. Si ha dalla bussola l' angolo che fa la rotta con uno de' lati del triangolo: si ha la quantità della rotta o del cammino percorso, stimando la velocità del bastimento per un dato tempo: quindi assai facilmente si deduce la quantità del cammino fatto in longitudine ed in latitudine, quantità che si aggiunge o si sottrae, secondo il caso, alla longitudine e latitudine del giorno antecedente.

La difficoltà consiste nella stima della velocità del bastimento e della sua giusta direzione. Per conoscere la velocità si getta il loche, pezzo di legno attaccato ad una cordicella o trecciuola, la quale si svolge a misura che il bastimento progredisce. Supponendo che il mare non abbia verun moto verso alcuna direzione, il loche vi resta galleggiante ed immobile, e dà un punto fermo, rispetto al quale il bastimento ha più o meno di velocità; ma questa supposizione non ha luogo se si è in una corrente: in questo caso si potrebbe far errere, prendendo per velocità assoluta quella che non è che relativa; poichè la velocità del bastimento in quel caso non sarebbe se non che l' eccesso della sua velocità sopra quella del loche.

La giusta direzione del bastimento si rileva dalla bussola, avendo riguardo alla *variazione* ad alla *deriva*.

La stima della rotta d' un bastimento non è che un' approssimazione al vero, secondo il più o meno di esattezza e d'attenzione del calcolatore. Gli errori nella stima sono pericolosissimi e funesti al navigatore: perciò le correzioni frequenti sono essenziali. Si corregge in parte ogni giorno la rotta coll'osservazione della latitudine, e quando si può, con quella della longitudine, con i calcoli astronomici e anche coll' uso dei buoni orologi marini. La marina acquistò per quest' oggetto molti mezzi nel nostro secolo: nondimeno quando anche si avesse tutta la sicurezza delle osservazioni della longitudine, coprendosi il cielo talvolta di nubi per molti giorni, particolarmente in alcuni paraggi, per quanto abile sia un ufficiale marino nelle osservazioni astronomiche, egli dee sempre seguire la pratica della stima e del loche, ancorchè questo non sia che un andar tentone, poichè egli è sovente esposto a non avere altro maniere di stimare il suo viaggio.

STIVA, s. f. *L' incavo del bastimento*. Cale. *Hold of the ship*. La stiva comprende tutto lo spazio da poppa a prua, ch' è tra il paramezzale ed il primo ponte; ma siccome vi si fanno molte divisioni e tramezzi per i depositi, e molti tavolati, come il pagliuolo di mezza stiva o falso ponte, il deposito della polvere, la fossa delle gomone, la fossa de' lioni ecc., si chiama propriamente stiva, quando una nave è armata, la parte di mezzo della stessa, ch' è sotto il falso ponte e sotto la gran boccaporta, dalla paratia della camera della gomone a quella del deposito della polvere. In questa parte s' imbarcano la zavorra e le botti dell' acqua ecc. Quindi dicesi *stiva dell' acqua* (Cale a l'eau. *Main-hold*) il luogo della stiva dove sono collocate le botti dell' acqua.

*Fondo di stiva*. Fond de cale. *The lower part of the hold*, or *the hold in general*. È la più bassa parte interna del bastimento.

*Al fondo di stiva*. A fond de cale. *Down in the hold*.

STIVAGGIO, s. m. Arrimage. *Stowage in the hold*. È una maniera di disporre la zavorra, le botti, le munizioni da guerra

e da bocca, e generalmente tutto quello che si mette nella stiva di un bastimento, affinchè egli stia sull'acqua nell'assetto richiesto dalla sua costruzione, e più conveniente per la navigazione. Perciò si ha molta cura di ripartire egualmente il peso ad amendue i fianchi, onde il bastimento non inclini più da una parte che dall'altra, nel verso della sua larghezza. Bisogna inoltre combinare i pesi talmente sul davanti e allo indietro, sicchè il bastimento caricato si trovi con quella differenza di pescare che è la più favorevole per la sua marcia, e per cui nello stesso tempo sia il meno possibile soggetto ai moti di rullio e di beccheggio.

Lo *stivaggio* è una parte delicatissima ed *essenziale*, poichè l'esperienza dimostrò che la miglior nave male stivata naviga male; che alcune altre nelle quali si credeva in una campagna che vi fossero de' difetti, si trovarono corretti in un' altra con uno stivaggio differente; e che la stessa nave nella stessa campagna marcia e naviga bene o male da un giorno all' altro per qualche differenza avvenuta nel suo stivaggio.

Nelle navi dello stato, il luogotenente attuale o il luogotenente più anziano è incaricato dello stivaggio. Debb'egli formare un piano della stiva, e segnarvi i pesi che diviaa di collocarvi sul davanti, all' indietro, a destra ed a sinistra.

La prima cosa nello stivaggio è di ripartire il peso del ferro in quantità eguale ai due lati della nave, e di mettervi sopra della grossa ghiaja, perfettamente a livello, e distribuita egualmente, nella quale s' immergono per metà le botti d'acqua ed una parte di quelle del vino. Questo forma il primo piano o il primo strato dello stivaggio.

Si assicura questo primo strato di bottume con de' bastoni o randelli di legno che chiamansi *legni da stivaggio* (Bois d'arrimage. *Fathom-wood for the stowage of the hold*) i quali riempiono esattamente i voti che restano, ed impediscono che le botti non si muovano nel rullare e beccheggiare del bastimento. Questo si chiama *puntellare*, *inzeppare i pezzi* (Accorer les pièces d'arrimage. *To wedge the casks in the hold*). Collocato e stivato questo primo strato, si riempiono le botti destinate per l'acqua per mezzo di una manica la quale ordinariamente è di cuojo.

Si fa poi un secondo piano di stivaggio di botti d'acqua e di vino in tutta l'estensione della stiva sopra il primo, e si puntellano con altri legni da stivaggio.

Nelle navi di linea vi è anche un terzo piano il quale nel mezzo è formato di botti d'acqua; nel resto, di provvigioni e munizioni di specie diverse, come sale, aceto, carbone, salumi, baccalà, olio d'uliva, olio da bruciare, catrame ecc.

In una parte, a livello del terzo piano di stivaggio, è il tavolato della camera delle gomone, dove sono disposte le gomone principali, i gherlini, le ansiere.

Questi tre piani di stivaggio non occupano tutta la stiva della nave da un capo all' altro: le estremità del davanti e dell'indietro sono riservate ai depositi del pane, alle munizioni ed ai piccoli rispetti o riserve de' varj capi.

Sopra il terzo piano si trova il falso ponte o pagliuolo di messa stiva, sul quale vi sono diversi compartimenti ai lati, chiamati *depositi* o *sode* (Soutes. *Store-rooms*), nei quali si mettono legumi, le provviste per la tavola del capitano e dello stato maggiore, i piccoli oggetti di rispetto ed un' infinità d' altri oggetti che ciascuno vi tiene sotto chiave.

Tutto questo forma un immenso dettaglio che, per essere fatto con metodo, richiede de' calcoli ed una grande attenzione.

I principj che si procura d' osservare nello stivaggio, sono di situare più abbasso, ed in preferenza verso il mezzo, gli oggetti i più pesanti, per alleggerire le estremità; ma questo ancora ammette delle eccezioni ed una certa moderazione.

*Mutare le stivaggie*. Changer l'arrimage. *To rummage the hold*.

*Cattivo stivaggio*. Mauvais arrimage. *Bad stowing or bad trimming of the hold*.

STIVARE (v. a.) *un bastimento*. Arrimer un vaisseau. *To stow a ship's hold*. Significa collocare e disporre il carico di un bastimento nel modo più conveniente.

*Bastimento male stivato*. Vaisseau mal arrimé. *A ship badly stowed*.

STIVATORE, s. m. Arrimeur. *A stower*. È quegli che fa o dirige lo stivaggio.

Si chiama *stivatore giurato* o *maestro stivatore* (Arrimeur juré ou maitre arrimeur), in alcuni porti mercantili, un ufficiale pubblico ed esperto nell' arte di stivare, il quale esamina la quantità delle mercanzie e delle munizioni che un bastimento può contenere; riconosce i pesi e l' ingombro che possono fare gli effetti di diversa natura, per

regolare il prezzo de' noleggi, e i di lui rapporti in caso di controversie sono accreditati in giudizio.

STOPPA, s. f. ETOUPE. *Oakum* or *oakam*. È la materia più grossolana che si trae dal lino o dalla canapa dopo la prima pettinatura, che si chiama il *capecchio*, o pure quelle filaccica che si raccolgono dai vecchi cavi che si storcono e si filano di nuovo.

*Stoppa bianca*. ETOUPE BLANCHE. *White oakum*. È quella che si trae dai resti della canapa o dalle corde vecchie non catramate.

*Stoppa nera*. ETOUPE NOIRE. *Black* or *tarred oakum*. È quella che si ricava dalle corde vecchie catramate. Questa serve essenzialmente a calafatare i bastimenti.

STOPPACCIO, s. m. BOURRE. *Wad*. È la stoppa od altra somigliante materia che si mette nella canna dell' archibugio o simili, acciò la polvere e la munizione vi stia dentro calcata. V. *Boccone*.

STORTA. V. *Sciabla*.

STRAGLIO, s. m. ÉTAI. *A stay*. Gli stragli sono cavi che servono a reggere e assicurare gli alberi delle navi nella loro posizione. Ciascuno straglio s' incappella sulla testata dell' albero rispettivo, con una gassa fatta nell' estremità superiore di detto cavo, e si ferma coll' estremità inferiore verso il piede di un altro albero, discendendo obbliquamente o diagonalmente dall' indietro al davanti.

Per darne un' idea perfettamente chiara, si descriverà separatamente, e coll' ajuto della figura, lo straglio grande o sia lo straglio dell' albero di maestra, e si designeranno poi tutti gli altri stragli di una nave in una figura generale.

La parte superiore del grande straglio ( Fig. 192 ) debb' essere incappellata alla testata dell' albero di maestra, per mezzo di una grande ganza a, a, a, che si forma in questo modo. Il cavo essendo commesso in quattro, si forma alla sua estremità un occhio ( Fig. 193, *b* ) coll' impiombatura, e per questo si passa la corda *r*, facendone uscire tanta che venga a formare la ganza *a*, *a*, a, la quale propriamente chiamasi *gassa e occhio dello straglio* ( LE COLLET DE L'ÉTAI. *The eye of a stay* ), di grandezza conveniente, perchè possa applicarsi facilmente ed abbracciare la testata dell' albero. Questa gassa è mantenuta aperta per mezzo di un grosso bottone *c*, chiamato *pomo* o *bottone dello straglio* (POMME DE L'ÉTAI. *The mouse of a stay* ). Il pomo o bottone dello straglio si forma caricando in questo luogo il cavo di filaccica o di stoppa, che si ricuopre e si guerniace circondandolo con molto numero di giri di minuta corda o sagola, a guisa di fasciatura, dall' occhio sino ad una certa lunghezza sotto il pomo. Inoltre, l' occhio e la parte di cavo vicina, il pomo ed un certo tratto sopra e sotto di esso si cuoprono sopra la detta fasciatura con un tessuto ben fitto di sagola simile a quella della stessa fasciatura, la quale passa attraverso ed alternativamente in tutt' i fili della fasciatura, per difendera anche più queste parti dallo sfregamento cui sono soggette. Tutto questo è rappresentato dalla figura 192.

Il collare dello straglio *d*, *d*, *d*, nella stessa figura, è un grosso cavo della stessa grossezza e commettitura che lo straglio, e forma una grande ganza, destinata a servire di punto d' appoggio per tesare e arridare lo straglio. Il collare dello straglio dell' albero di maestra si ferma all' intorno del piede dell' albero di trinchetto ch'egli abbraccia sopra il castello di prua, ed ha il suo punto d' appoggio più basso, sopra la curva o bracciuolo del cappuccino ch' è addossato al di fuori ed in alto alla ruota di prua.

Nell' alto di questo collare si stroppa una grossa taglia a quattro raggi *g*, simile all' altra *e* che è al basso dello straglio.

Si attacca all' alto del collare dello straglio in *h* un pezzo di corda più sottile, che si ordisce ne' quattro raggi della taglia ch' è al basso dello straglio, ed in quelli della taglia del collare; e dopo di aver bene arridata e tesata questa corda, essa si allaccia al basso dello straglio in *f*.

La figura 195 rappresenta tutti gli alberi di una nave con i loro stragli disposti al loro luogo, come ancora i contrastragli o falsi stragli de' quali ora si farà la descrizione.

*a*, *a*. *Straglio grande* o *straglio dell' albero di maestra*. GRAND ÉTAI ou ÉTAI DU GRAND MAT. *Main-stay*. Egli s' incappella sull' albero di maestra dopo le sartie, e passa sotto la gabbia. Si tesa abbasso, come si è spiegato, sul suo collare ch' è stabilito al piede dell' albero di trinchetto, e sulla curva di cappuccino. Vi è un altro modo di allestire questo straglio, più leggiero, e dal quale risulta una grand' economia di cordame. Si fa un collare molto più corto di quello che si è descritto, passa per un buco aperto nel tagliamare, abbraccia i due

apostoli, è guernito a raso degli apostoli con una grossa mocca o bigotta di straglio; e lo straglio passando alla destra dell'albero di trinchetto, va ad essere tesato verso gli apostoli e verso la testata della ruota di prua, per mezzo d'un'altra simile mocca di straglio. Si fa un gran numero di volte o giri ben serrati d'una corda in queste due mocche. Si guernisce l'albero di trinchetto d'un cuojo o bazzana, nel luogo dello sfregamento di questo straglio, ch'è pur esso munito di cuojo. Allora il contrastraglio o falso straglio di quest'albero, allestito nello stesso modo, passa alla sinistra dell'albero di trinchetto.

*e e. Straglio dell'albero di gabbia di maestra o straglio grande di gabbia.* ÉTAI DU GRAND MAT DE HUNE ou GRAND ÉTAI DE HUNE. *MAIN-TOP-MAST STAY.* S'incappella nello stesso modo, mediante uno stroppo o gassa, all'albero di gabbia sopra le sartie: alla sua estremità inferiore si stroppa una taglia doppia di paranco che serve a tesarlo, unita ad una taglia semplice o talvolta doppia, incocciata all'incappellatura dell'albero di trinchetto; o pure facendo questo straglio più lungo, egli si fa passare in una taglia semplice sull'incappellatura dell'albero di trinchetto, o verso il basso delle galtelle di quest'albero, da dove discende lungo la facciata posteriore dello stesso, e si tesa con un paranco la cui taglia inferiore è inganciata ad un occhio sul castello di prua.

*e e. Straglio dell'albero di pappafico di maestra.* ÉTAI DU GRAND PERROQUET. *MAIN-TOP-GALLANT STAY.* S'incappella alla testata dall'albero di pappafico di maestra: di là passa in una taglia incocciata nell'incappellatura dell'albero di pappafico di trinchetto, discende lungo a dietro quest'albero, passa pel buco del gatto della gabbia di trinchetto, e va ad amarrarsi sotto il trelingaggiu di questa gabbia.

*f f. Straglio di trinchetto.* ÉTAI DE MISAINE. *FORE-STAY.* S'incappella alla testata dell'albero di trinchatto, e va a tesarsi, come quello dell'albero di maestra, al suo occhio o collare 6, 6, il quale abbraccia il mezzo dell'albero di bompresso, per mezzo di due taglie a quattro raggi. Si tesa questo straglio, nelle navi inglesi, col mezzo di due mocche d'un buco solo, una delle quali è amarrata al basso dello straglio, e l'altra di forma semicircolare o di mezza luna è fermata sul bompresso, a non fa forza su questo alberò che pei lati, lasciando nel mezzo un'apertura o intervallo bastante tra essa e l'albero di bompresso pel passaggio del bastone del flocco.

*i i. Straglio dell'albero di parrocchetto o di gabbia di trinchetto.* ÉTAI DU PETIT MAT DE HUNE. *FORE-TOP-STAY.* Ha il suo collare al mezzo del violino di bompresso, e si tesa, mediante due taglie a paranco, una semplice al basso dellu straglio, e l'altra duppia al suo collare.

*l l. Straglio dell'albero di pappafico di trinchetto.* ÉTAI DU MAT DE PETIT PERROQUET. *FORE-TOP-GALLANT STAY.* S'incappella alla testata dal suo albero, passa pel raggio di mezzo di una taglia a tre raggi, la quale è incocciata all'estremità del bastone di flocco, discende lungo questo bastone e l'albero di bompresso, sino al collare dello straglio di trinchetto, al quale si amarra.

*m m. Straglio di mezzana.* ÉTAI D'ARTIMON. *MIZEN-STAY.* Si tesa mediante un collare che abbraccia l'albero di maestra con due bigotte, una della quali è fermata all'estremità dello straglio, l'altra al collare.

Vi sono due maniere d'allestire questo straglio. In una rappresentata dalla figura 194, egli ha alla sua estremità inferiore un bozzello a mocca: in questo passa una fune *d*, un'estremità della quale è fermata a sinistra, dietro all'albero di maestra sul cassero ad un occhio di ferro, e l'altra estremità si tesa con due bigotte *n n*, una delle quali è incocciata alla detta fune, e l'altra ad un altro occhio di ferro piantato nel cassero a destra.

L'altra maniera si vede nelle navi da guerra inglesi, dove l'albero di maestra è staccato dal cassero, perchè questo termina all'indietro dello stesso albero. Questo straglio passa per una radancia incocciata all'albero di maestra, e dietro ad esso ad un'altezza conveniente: al basso di questo straglio s'incoccia una radancia che serve a tesarlo, insieme con un'altra radancia simile, fermata ad un occhio di ferro sul secondo ponte, verso la mastra dell'albero di maestra.

*n. Straglio di controumezzana.* ÉTAI DU PERROQUET DE FOUGUE ou ÉTAI DE FOUGUE. *MIZEN-TOP-STAY.* S'incappella all'albero di contrammezzana: alla sua estremità inferiore vi è una bigotta, che insieme con un'altra simile, incocciata al basso della incappellatura dell'albero di maestra, serve a tesarlo.

O pure, secondo una maniera più moderna, questo straglio passa in una radancia incocciata verso il basso delle galtelle dell' albero di maestra, e rialzandosi verso la gabbia, si tesa a mano o si amarra ad un taechetto.

O pure ancora, questo straglio si tesa per mezzo di due radance, una delle quali è incocciata al basso dello straglio, e l'altra nell' incappellaturo dell' albero di maestra.

o. *Straglio di belvedere.* ÉTAI DE LA PERRUCHE. *MIZEN-TOP-GALLANT STAY.* Passa per un bossello sull' incappellatura dell' albero di gabbia di maestra, discende lungo e dietro quest' albero, passa pel buco del gatto della gran gabbia, e si amarra sotto la stessa sul trelingaggio delle grandi sartie.

*I falsi stragli o contrastragli* ( LES FAUX ÉTAIS. *THE PREVENTER-STAYS* ) sono cavi i quali servono a raddoppiare ed a sostenere lo sforzo degli stragli. Nelle navi francesi quattro alberi soltanto hanno i contrastragli, cioè, l' albero di maestra, quello di trinchetto ed i due alberi di gabbia. Questi cavi sono rappresentati nella stessa figura 195. Gl' Inglesi mettono di più un contrastraglio all' albero di mezzano.

*b b. Contrastraglio di maestra.* FAUX ÉTAI DU GRAND MAT. *MAIN-PREVENTER-STAY.* S' incappella sopra lo straglio grando con una gassa od occhio simile, ma il cavo è meno forte. Segue la stessa direzione dello straglio, e va a tesarsi sopra di esso per mezzo di una fune più sottile che passa pei buchi di due bigotte, una delle quali è incocciata al basso del contrastraglio, l'altra al falso collare simile a quello dello straglio, che abbraccia, come quello, l' albero di trinchetto ed il bracciuolo di cappuccino.

Nelle navi inglesi, in vece delle bigotte, si mettono delle radance. Quando lo straglio si allestisce diversamente, il contrastraglio ne segue l' andamento.

*f e, f e. Il contrastraglio dell' albero di gabbia di maestra* ( LE FAUX ÉTAI DU GRAND MAT DE HUNE. *THE MAIN-TOP PREVENTER-STAY* ) segue la medesima direzione dello straglio, e si tesa per mezzo di due bigotte, una delle quali è incocciata al basso del contrastraglio, e l' altra all' incappellatura dell' albero di trinchetto. Se lo straglio di gabbia si allestisce diversamente, il contrastraglio segue la stessa direzione.

*g g. Contrastraglio di trinchetto.* FAUX ÉTAI DE MISAINE. *FORE-PREVENTER-STAY.* Si allestisce come quello dell' albero di maestra, e si tesa con due bigotte, una all' estremità di esso, l' altra al suo falso collare, che abbraccia l' albero di bompresso; a lato o sopra il collare dello straglio di trinchetto. Si possono adoperare delle radance in luogo di bigotte.

10, 10. *Contrastraglio di gabbia di trinchetto.* FAUX ÉTAI DU PETIT MAT DE HUNE. *FORE-TOP PREVENTER-STAY.* Si allestisce como lo straglio, e si tesa abbasso con due radance o bigotte, una incocciata a lato del collare dello straglio di gobbia di trinchetto, l' altra al violino di bompresso.

*Occhio o gassa di straglio.* COLLET D'ÉTAI. *COLLAR OF A STAY.*

*Collare di straglio.* COLLIER D'ÉTAI. *COLLAR OF A STAY.*

*Pomo o bottone di straglio.* POMME OU BOUTON D'ÉTAI. *MOUSE OF A STAY.*

*Vela di straglio.* VOILE D'ÉTAI. *STAY-SAIL.* V. *Vela*

*Paranco di straglio.* PALAN D'ÉTAI. *STAY-TACKLE.*

STRAMAZZO (Ven.) *delle bitte. Traverso delle bitte.* TRAVERSIN DES BITTES. *CROSS-PIECE OF THE BITS.* V. *Bitte.*

STRAMBARE, v. n. *Giuocare.* JOUER. Si dice del vento che non è stabile, ma che si muta a salti.

*Il vento stramba, non fa che giuocare.* LES VENTS NE FONT QUE JOUER. *THE WIND IS CONTINUALLY FLYING ABOUT.*

STRAORZARE, v. n. EMBARDER. *TO YAW; TO STEER WILDLY.* Significa i movimenti subitani ed irregolari della nave, la cui prora devia bruscamente a destra ed a sinistra della sua rotta: lo che per lo più avviene per la disattenzione od inesperienza del timoniere che muove il timone a scosse, o si lascia dominare dall' onda. Talvolta però si fa per comando, se occorre d' allontanarsi da un pericolo: *Straorza a babordo.* EMBARDE SUR BABORD. *YAW HER TO PORT.*

STRAORZATA, s. f. LANS DU VAISSEAU. LAN. EMBARDÉE. *YAW.* È quel movimento che allontana uno navo dalla sua rotta diretta, ora a tribordo, ora a babordo. L' abilità del timoniere, soprattutto col vento in poppa, consiste nel diminuire questi slanci o straorzate, od almeno a pareggiarle, sicchè la direzione totale della rotta non sia disordinata.

STRETTO, s. m. DÉTROIT. *STREIGHT OR STRAIT; A NARROW CHANNEL.* È un passaggio stretto e serrato del mare tra le terre, come lo stretto di Gibilterra, di Magellao, del Sood ecc.

STRILINGAGGIO. V. *Trelingaggio.*

STRINGERE ( v. a. ) *il vento.* PINCER LE VENT. *To haul the wind; to haul close; to trim all sharp.* E navigare al più presso del vento, facendo che la direzione della corsa comprenda con la direzione del vento un angolo di 67°, 30', il quale è di sei rombi od arie di vento con le navi ed altri bastimenti a vela quadra. Quest' angolo è 56°, 15', o cinque rombi, ed anche meno con bastimenti latini e con quelli a vele auriche, i quali, per la forma delle stesse vele, si dispongono meglio al più presso del vento che quelli a vele quadre.

STRISCIA (s. f.) *di corrente.* LITS DE MARÉE. *A tide-way.* Sono correnti rapide che si trovano in certi luoghi del mare.

STROPPARE, v. a. ESTROPER. *To strop.*

*Stroppare un bozzello.* ESTROPER UNE POULIE. *To strop a block.* E guernire il bozzello di uno stroppo, per metterlo in istato di servire e di essere attaccato od applicato al luogo dove debb' agire. Si stroppano anche le radance.

STROPPO, s. m. *Stroppolo.* ESTROP. *Strop.* Chiamansi stroppi tutte le gasse od anelli di corda, o che le due estremità della corda siano impiombati insieme e formino una gassa isolata, o che la gassa sia fatta soltanto ad un' estremità di una lunga corda. Vi sono diverse specie di stroppi, ed eccone le principali:

*Stroppo di bozzello.* ESTROP DE POULIE. *Block strop.* E un anello di corda col quale si contorna e si cinge la cassa di un bozzello per amarrarlo ed incocciarlo in qualche luogo.

*Stroppo di remo. Frenello.* ESTROP DE RAME. *Grommet of an oar.* E un pezzo di cordicalla che serve a tenere il remo annesso al suo scalmo, sul bordo d' un bastimento a remi, facendo più giri i quali abbracciano il remo e lo scalmo in un modo lasco, sicchè riesca libero il moto del remo intorno a questo centro di moto (Fig. 112, r).

*Stroppo di cannone.* ESTROP DE CANON. *A strop applied to the breech of a gun.* E una corda di cui s' impiombano insieme le estremità, per farne una gassa che si passa sul bottone del cannone, e si ripiega sulla sua lumiera. In questo luogo della gassa è amarrata una radancia che si afferra al gancio di una taglia di paranco, l' altra taglia del quale è afferrata ad un anello di ferro fitto nel bordo interno della nave, alla metà del lato superiore del portello. Tesando questo paranco, si ha uno de' modi di contenere il cannone in un grosso tempo, quando è trinato al di dentro ed ha la sua bocca contro la murata della nave.

*Stroppo di carretta.* ESTROP D'AFFUT. *Strop or eye, in the train of a gun-carriage.* E una gassa di corda che passa in un buco aperto nel basso di ciascuna fiasca della carretta d' un cannone. Al di fuori di questa gassa si amarra una radancia che serve per afferrarvi una delle taglie del paranco di cannone, la cui opposta taglia è afferrata ad un anello di ferro piantato nel bordo della nave, alla metà del lato verticale del portello. Si può per mezzo di questi due paranchi, tesandoli, ravvicinare il cannone al suo portello, e spingerlo all' infuori quando si vuole sparare.

*Stroppi del timone.* ESTROPS DU GOUVERNAIL. *Rudder straps.* Sono pezzi di corde che passano e fanno più giri o volte in due radance che trovansi una al timone e l' altra alla ruota di poppa alla medesima altezza: vi è uno di questi stroppi a ciascun lato del timone, e talvolta ve ne sono due a qualche distanza l' uno dall' altro. L' uso loro è di contenere il timone al suo luogo, e d' impedirgli di uscire da' suoi gangheri, nel caso che la nave investa.

*Stroppo di marciapiede.* ESTROP DE MARCHEPIED. ETRIER DE MARCHEPIED. V. *Staffa.*

*Stroppo o sbirro.* ESTROP OU SABBRE A RIDER LES HAUBANS. *A selvagee, used in setting up shrouds.* È il nome di una gassa o anello fatto di più giri di minuta corda, che formano insieme una grossezza conveniente e più pieghevole di quello che se fosse fatta di una sola grossa corda. Questo stroppo serve ad abbracciare fortemente una sartia, per ajutare a tesarla.

*Stroppo con due ganci.* ESTROP A PATTES. *A kind of can-hooks or two hooks on a strop.*

STRUZZA, s. f. BALESTON. LIVARDE. *Sprit of a shoulder-of-mutton sail.* E un' antenna la quale, imboccata da una parte nell' angolo superiore ed interiore della tarchia, e dall' altra in un paranchino fermato all' albero, fa la figura diagonale a detta vela, e serve a distenderla, perchè possa prendere il vento. V. *Auriche.*

STUCCIO, s. m. È la fasciatura ad un legno fatta con cavi. Questa si fa agli alberi nel caso di essere consentiti di rottura, sino che si possano cambiare. Servono allo stesso oggetto e per rinforzo anche le *lapazze*..

STUFA, s. f. Etuve. *A stove.* Chiamasi stufa di corderia il luogo dove si tengono i fornelli e le caldaje, nelle quali si riscalda il catrame per incatramare i fili di cui si fabbricano le corde, e anche le corde stesse già fatte.

Appresso gli Olandesi, i quali sieguono un metodo tutto diverso dal nostro e da quello degl' Inglesi, nella fabbrica delle corde, una stufa di corderia è un padiglione murato nella cui base vi sono dei fornelli, ed è chiuso da per tutto, fuori di una canna che va alla sommità. In esso sono stabiliti interamente degl' ingraticolati a diversi piani, per ricevere le corde che vi si riscaldano e si diseccano prima d'incatramarle. All'articolo *Corderia* si espone questo metodo utilissimo e preferibile agli altri.

*Stufa per le tavole di bordatura o di fasciame.* Etuve a bordages. *A stove for planks.* Questa stufa, ne' cantieri di costruzione, è una specie di forno per riscaldarvi le tavole ed incurvarle coll'acqua secondo gli Inglesi, e col vapore dell'acqua bollente secondo gli Olandesi. Si darà un' idea dell' una e dell' altra.

In una fabbrica murata lunga e stretta, vi sono parecchi fornelli che servono a riscaldare una caldaja di rame, bislunga e quadrilatera, la quale ha una larghezza proporzionata alle tavole che vi si vogliono collocare. Questa caldaja è piena d'acqua con della stoppa vecchia. Vi s'immergono le tavole che si vogliono piegare. L'acqua bollente rende in capo ad alcune ore le tavole così pieghevoli, come, per così dire, il cuojo, ed in istato d'essere applicate alle parti più rotonde di poppa e di prua della nave.

Si ha cura di coprire la caldaja, per conservare il calore, con più coperchi a cerniera, ciascuno de' quali si apre mediante un piccolo paranco. Si assicura dagl' Inglesi che questo metodo non altera punto la qualità del legno, e che essendo lungo tempo da ch' è praticato, le tavole non immarciscono più prontamente di quelle che non sono così preparate. Fatta ad essi l'obbiezione che queste tavole conservando forse una disposizione a raddrizzarsi ed a ripigliare la prima loro forma, poteva risultare che le testate delle tavole si distaccassero più sovente, essi rispondono che i legni rimangono assolutamente della forma alla quale sono stati obbligati ed inchiodati, o che non ritornano più allo stato di prima, quando si sono diseccati.

Nell'arsenale dell'ammiragliato d'Amsterdam, le stufe de' legnami operano col vapore dell'acqua bollente: esse consistono in una grande e lunga cassa o tina, formata da tavole a due piani; ogni piano ha verso il suo fondo o tavolato alcuni rotoli di ferro, sopra i quali scorrono le tavole che si vogliono ammollire col vapore. Introdotte queste tavole, si chiude e si calafata bene l'ingresso o porta, essendo il resto della cassa già esattamente chiuso in tutta la sua lunghezza.

Da una caldaja posta verso il mezzo della lunghezza della cassa, sopra un fornello rotondo e coperto, partono due tubi i quali trasportano ai due piani della cassa il vapore dell'acqua bollente. Si lasciano le tavole in questo vapore una o più ore, secondo la loro grossezza. Quando vi sono state bastantemente, si ritirano e si portano alla nave nella quale debbono essere impiegate, e ciò tanto sollecitamente quanto lo permette, per maneggiarle, il calore che hanno acquistato. Rendonsi pieghevoli e si adattano facilmente alla forma del davanti delle navi olandesi, le quali pel sistema della loro costruzione sono rotonde e rigonfie, e quasi senza rientrata.

Questa pratica non deteriora punto il legname. La marina francese fece uso di amendue questi metodi: ella fece bollire i legni anche nell'olio. Il risultamento di tali prove fu di proscrivere questi metodi; e pure sono esclusivamente ammessi appresso due nazioni che non si possono tacciare nè di ignoranza nè di prodigalità. Si può perciò desiderare un esame più maturo ed anche nuove prove, per istabilire se le tavole di volta le quali si lavorano coll'ascia nei boschi, col tagliarne fuori a pura perdita cinque sesti, nelle quali tavole il cuore è scoperto e sovente la vena è tagliata, siano realmente da preferirsi a tavole molto più lunghe, e le cui fibre prendano una curvatura parallela al solido che esse formano.

I vantaggi che derivano dalla pratica di incurvare i legnami alla stufa, oltre quello di abbreviare il lavoro, sono il risparmio de' pezzi di volta, la curvatura dei quali è rara e difficile a trovarsi, il risparmio del lavoro dell'ascia ecc. per garbare questi pezzi, e il miglior legame che si procura al corpo delle navi nella costruzione.

*Mettere in istufa delle tavole.* Etuver des bordages. Ciò si fa per renderli pieghevoli, e che si possano adattare a varie curvature.

*Mettere in istufa delle corde.* Etuver des cordages. E l' incatramarle alla stufa.

STUOJA, s. f. Natte. Mat or paunch. È una copertura o specie di copertojo fatto di canna spaccate ed intrecciata le une all'altre, o vero di scorze d'alberi, di cui servonsi nei vascelli per guarentire o foderare la sede del biscotto, delle vele e la stiva allorchè è piena di grani, per difenderli dall'umido e ad altri usi analoghi.

Si fa anche una specie di stuoje, tessuta in largo come le altre, di cordicelle, per impiegarle in varj usi ne' bastimenti.

Non si suol far più la coperta di stuoje per foderare il deposito del pane; ma bensì si fodera il deposito con lamine di latta o di piombo.

SUCCHIELLAMENTO, s. m. È l'azione di succhiellare.

SUCCHIELLARE, v. a. *Trivellare.* Percer. *To pierce, bore* or *make a hole with the auger.* E aprire col succhio dei buchi nel legname par introdurvi perni o chiodi.

SUCCHIELLO, s. m. Diminutivo *di succhio.* Laceret. Petite tarière. *A kind of auger.* È un piccolo succhiello col quale si cominciano a fare i buchi per introdurvi il succhio maggiore.

SUCCHIO, s. m. *Trivella.* Ven. *Verigola.* Tarière. *Auger* or *augre* or *whimble.* È uno strumento di carpentiere (Fig. 328) fatto di una verga di ferro acciajata e tagliente a spirale in giro ad una estremità, dall' altra guernita di un manico che serve a fare de' buchi nei legni, per introdurvi chiodi, cavicchi, perni nella costruzione delle navi.

*Cucchiaja del succhio.* Cuillier de tarière. *Bit* or *an auger. h.* È la parte col taglio spirale.

*Manico del succhio.* Manche de tarière. *Handle of the auger. a.*

*Fusto o verga del succhio.* Tige ou verge de la tarière. *Shank of the auger. b.*

Si distingnono i succhj dal diametro della loro cucchiaja. *Un succhio di dodici linee.* Une tarière de douze lignes. *One inch auger.*

SUGGI, s. m. pl. Sono perni o caviglie che tengono uniti insieme le vase ne' letti delle galee e de' vascelli che si varano. V. *Varare.*

SUOLA, s. f. Sole. *Sole* or *bottom.* V. *Carretta.*

SURPANTA (Gen. e Liv.), s. f. *Amanti senali.* Surpente. *Gur.* È una grossa manovra, della quale si servono principalmente i bastimenti mercantili per imbarcare de' grossi colli o volumi pesanti. È rappresentata nella figura 344.

Consiste in un gherlino o grosso cavo *m, m*, che si lega fortemente e ben teso ai due colombieri o, *a* dell' albero di maestra *q, q* e dell' albero di trinchetto *r, r*, formando prima una gassa o stroppo *n* di questa stessa corda, che corrisponda perpendicolarmente sopra la grande boccaporta: si unisce a questo stroppo quello di una taglia a tre raggi *o*, che si ferma in questo luogo con un burello di legno *p*.

La gaza che circonda il volume, che si vuol sollevare, ha parimente una gassa, nella quale si ferma con un altro burello una taglia doppia, per fare con quella d' alto una caliorna; o pure si afferra il volume col ganzio annesso alla taglia inferiore.

SUSTA, s. f. Voc. Ven. V. *Tago.*

SVENTOLARE, v. n. Déjouer. *To fly out, to flutter* or *turn the wind expressed to flag, pendant* etc. Si dice dell' agitazione delle bandiere pel vento.

## T

TABERNACOLO, s. m. È un luogo alquanto rilevato e più alto della corsia alla poppa delle galee, ove sta il capitano per dare gli ordini.

TACCHETTI, s. m. pl. *Castagnole.* Taquets. *Cleats. Kevels and wedges.*

*Tacchetti per amarrare le manovre.* Taquet pour l'amarrage des manœuvres. Si dà questo nome a diversi pezzi di legno di forme diverse per fare degli attaccatoj: quasti s' inchiodano o contro la murata della nave o ad un albero o sopra i ponti o castelli per amarrarvi varie manovre.

*Tacchetti semplici o tacchetti o corna.* Taquets simples ou taquets a cornes. *Common belaying cleats.* Questi s' inchiodano col loro mezzo sul ponte od alla murata della nave o ad un albero, e rilevansi con le loro due estremità di maniera che si possono allacciare le corde ai due ganci o corna che formano (Fig. 324 *p*).

*Tacchetti a orecchie, a cuore. Tacchetti di volta.* Taquets a oreilles. Taquets a cœur. Taquets de tournage. *Kevels.* Questi tacchetti sono composti di più pezzi; primieramente di una *solo* (Sole, *Step or the kevel*) *a, a*, che s' inchioda sulla murata

per ricevere i piedi de' tacchetti; d'un traverso *b*, *b*, inchiodato parimenti a piccola distanza sopra la sola, per contenere i tacchetti che passano in detto traverso traforato con due buchi per questo oggetto. I *tacchetti*, *corna* od *orecchie*, *c*, *c*, in alto, sono fatti quasi come una scarpa per formare degli attacchi, atti a ritenere le grosse corde che vi si annodano o vi s' intrecciano. Questi tacchetti servono principalmente sul secondo ponte alle scotte di trinchetto e della vela maestra, e sopra i castelli alle manovre principali ( Fig. 325 ).

*Sola dei tacchetti.* Sole des taquets. *Step of the kevels.*

*Traverso de' tacchetti.* Traversin des taquets. *Cross-piece.*

*Le corna* o *le orecchie de' tacchetti.* Les cornes ou les oreilles des taquets. *The arms* or *horns.*

*Tacchetti delle sartie.* Taquets des haubans. *Belaying cleats seized on the shrouds.* Questi sono formati da una parte di due pezzi o corna che si rialzano come ne' tacchetti semplici: l'altra parte ch'è incavata, si adatta ad una sartia, e vi si attacca come si vede in *h* ( Fig. 346 ).

*Tacchetti o goia* o *a dente.* Taquets a cueule ou a dent. *Snatch-cleats.* S' inchiodano verticalmente contro la murata: si passano le corde che vogliousi amarrare nel gancio o dente del tacchetto per disotto; e rilevandole e tenendole tese, si fa loro fare due o tre volte intorno alla testa o parte rotonda del tacchetto *r* ( Fig. 324 ).

*Tacchetto di ferro.* Taquet de fer ou galoche. *Hanging-clamp.* V. *Galloccia.*

*Tacchetti d'albero* o *portacollare.* Taquet de mat ou porte-collier. *Belaying cleats of the lower masts.*

*Tacchetti o conj d' alberi.* Taquets ou coins des mats. *Wedges to confine a mast in the partners.* Questi tacchetti servono a fermare gli alberi nelle loro mastre.

*Tacchetti di bompresso* o *violino.* Taquets de beaupré ou violon. *B's of the bowsprit.* Questi sono due tacchetti larghi e piatti, che formano ciascuno come due semicerchi, i quali s' inchiodano ai lati ed alla testata dell' albero di bompresso: il loro uso essenziale è di formare un ritegno al collare dello straglio di trinchetto, che abbraccia l' albero in questo luogo ( Fig. 326 ).

*Tacchetti d'organo.* Taquets de cabestan ou flasques. *Whelps of the capstern.* Gli ascialoni dell' argano. V. *Argano.*

*Tacchetti di scala* o *scalini.* Taquets d'échelle ou échellons. *Steps.* Sono pezzi di travicelli inchiodati contro il bordo al di fuori, per formare altrettanti gradini alla scala che serve a montare sul bastimento. Tra questi tacchetti ve ne sono alcuni più lunghi degli altri, alternativamente a destra e a sinistra, perchè i marinaj vi possano fermare i loro piedi, mentre vi stanno per tener tese le corde legate ai candellieri della scala piantati sull' orlo: queste corde chiamate *guardamani*, *difese*, *tenimben* (Tireveilles. *A man rope* or *ladder rope* ), servono d'appoggio a quelli che montano in nave o dalla stessa discendono ( Fig. 327 ).

*Tacchetti de' pennoni.* Taquets de vergues ou taquets de bout de vergue. *Cleats of the yard arms.* I tacchetti delle estremità dei pennoni sono grossezze di legno che si lasciano nel lavorarli, presso le loro estremità, o si aggiungono onde servano di ritegno alle corde ultime dell'inferitura.

I tacchetti de' pennoni bassi sono differenti da quelli de' pennoni di gabbia: si chiama cima del pennone la parte che eccede da tutti e due i lati la testiera o lato superiore della vela: questa cima ha, da amendue le parti, la misura della ventesima seconda parte della lunghezza totale del pennone nelle navi. Veggasi la figura 397, dove *c d* essendo la cima del pennone, il punto *c* è quello a cui debb'essere inferita la vela: esso perciò limita l' inferitura della vela inferiore e la bordatura della vela superiore o di gabbia. Si riduce in questo luogo una parte riquadrata, per una lunghezza eguale al diametro che ivi ha il pennone; ciò che vi forma da ciascuna estremità quattro risalti triangolari, bastanti per ritenere stabilmente inferita al pennone la vela.

I tacchetti de' pennoni di gabbia si fanno diversamente. Siccome per diminuire, al caso, la superficie di queste vele si ripiega verso il pennone una parte della loro altezza, ciò che chiamasi *prendere* o *fare terzeruoli* ( Prendre de ris. *To take in reefs*), e le vele di gabbia che sono di figura trapezsia hanno tre mani di terzeruoli, ad ogni fila o mano de quali discendendo, la larghezza nella vela si aumenta; così sono necessarie tre tacche *o*, *o*, *o* ( Fig. 348 ) o quattro tacchetti *g*, *k*, *l*, *h* a ciascuna cima di pennone per ritenere, al caso, le allacciature delle estremità de' terzeruoli, servendo il primo all' inferitura della vela. Per formare questi tacchetti, si divide lo spazio

che debbono occupare sul pennone in quattro parti eguali, e vi si lasciano a destra a a sinistra altrettanti rialzi, i quali debbono trovarsi nello stesso piano orizzontale quando il pennone è al suo posto. Vedasi l' articolo *Pennone*.

*Tacchetti di gabbia*. TAQUETS DE HUNE ou COURBATON. *Knees of a top*.

*Tacchetti di timone*. TAQUETS DE COUVERNAIL ou CRAPAUD. *Goose-neck of the tiller*. È un pezzo di ferro piatto, piegato ad angolo retto, il quale s' inchioda con una delle sue parti al piano superiore della manuvella del timone verso la di lui estremità interiore, rilevando l'altra sua parte in modo che appoggi sulla *mezzaluna* (TAMISE. *Sweep of the tiller*), e sia sostenuto il peso della manovella *d*, *d* ( Fig. 345 ).

*Tacchetti semplici*. TAQUETS SIMPLES. *Cleats. Quoins or vedges*. Chiamansi anche tacchetti certi piccoli pezzi di legno tagliati a conio, che servono a sostenere e fermare diversi oggetti nella nave e in diverse circostanze, ed a metterli al sicuro da ogni movimento.

TACCHI, s. m. pl. Ven. *Careghe*. TINS. *Blocks, upon which the keel of a ship is laid while she is building*. Sono grossi pezzi di legno messi uno sopra l' altro, di tratto in tratto e sopra il piano inclinato del cantiere verso il mare, per fare un appoggio al bastimento e immediatamente alla sua chiglia, mentre è in costruziona.

Per comporre questi tacchi si scelgono legni dell' inferiore qualità. Si mettono uno sopra l' altro, facendo i superiori sempre più corti, sicchè ciascuno formi come una scala. V. *Varare*.

*Tacchi delle botti*. TAQUETS DE FUTAILLES. *Scantling laid on a ship's deck to stow a water-cask*. Sono propriamente tappi per assicurare a loro luogo le botti.

*Tacco della castagna dell' argano*. TAQUET D'ÉLINGUET. *Pawls-cleat*.

TAGA, s. f. Ven. *Susta*. ITAQUE. *Tye*. È il nome generale di una manovra corrente che serve ad issare un pennone od altro oggetto, il quale si mette in azione mediante una seconda manovra meno grossa e più corrente. V. *Amante*.

TAGLIA, s. f. MOUFLE. *The assemblage of many pullies* È l' unione di due o più puleggie nella stessa cassa. V. *Bozzello*.

TAGLIAMARE, s. m. TAILLEMER. *Cut-water. The cripe or the lowest and foremost part of the cut-water*. È uno o più pezzi di legno uniti insieme al di fuori del corpo della nave, che si applica dal basso all' alto sul davanti alla ruota di prora ed alla gorgiera, dalla chiglia al disotto della figura o polena, e formano un corpo largo e piatto che fende e divide l' acqua a misura che il bastimento progredisce, e con ciò ne facilita la marcia. V. *Sperone*.

TAGLIARE, v. a. COUPER. *To cut, to break*.

*Tagliare la gomona*. COUPER LE CABLE. *To cut the cable or to cut away the cable*. Si taglia la gomona che ritiene l' ancora al fondo del mare in un cattivo tempo, o quando, essendo ancorato il bastimento vicino ad una costa, si teme che sia gettato sulla stessa; o pure quando, volendosi mettere alla vela prontamente per inseguire un bastimento nemico, si teme di perdere un tempo prezioso se si salpasse l' ancora nel modo ordinario. Si taglia la gomona a colpi di scure sulla cubia o sulle bitte. Per non perdere affatto la gomona, tagliandola, è miglior consiglio di lasciarla scorrere tutta in mare, ed attaccarvi un gavitello, che serva di segnale, per ritornare in seguito a ricuperare l' ancora e la gomona che fu forza di abbandonare.

Quando si taglia una gomona, nelle navi dello stato, si dee fare un processo verbale segnato dallo scrivano della nave, dal luogotenente attuale, dall' ufficiale di quarto, e visto dal capitano: vi si dee far menziona della cagione che obbligò a prendere questo partito.

Un padrone di bastimento mercantile il quale si trovi nello stesso caso, debb' anch' egli farne un processo verbale, segnato dai principali dell' equipaggio, onde gli armatori od i mercanti gliene diano eredito.

*Tagliare la linea*. COUPER LA LIGNE. *To break the line*. Termine d' evoluzione navale. È quando si vuol attraversare, in una battaglia, la linea dell' armata nemica, separando una parte dall' altra, sicchè non possano sostenersi scambievolmente.

*Tagliare il cammino ad un bastimento*. COUPER LE CHEMIN A UN VAISSEAU. *To fore reach a ship, and cross her*. Si taglia il cammino ad un bastimento, incrociandolo col mettervisi davanti, o per combatterlo o per obbligarlo a mutar rotta.

*Tagliare la terra ad una nave*. COUPER TERRE A UN VAISSEAU. *To gain the land-side of a ship or to pass between her and the land*. È portarsi tra la terra ed una nave nemica, cui si dà la caccia, per impedirle di rifuggirsi.

*Tagliare, rubare il vento ad una nave.* V. *Rubare.*

*Tagliare il ferro con una sega.* COUPER LE FER AVEC UNE SCIE. *To cut off iron with a hack saw.*

*Tagliare le cime della canapa.* MOUCHER LE CHANVRE. *To cut the sharp end of the hemp.*

*Tagliare la linea. Passare la linea.* COUPER LA LIGNE ÉQUINOXIALE. *To cross the equator or the line.*

*Tagliare un albero.* COUPER UN MAT. *To cut away a mast.* È un' operazione che diventa talvolta necessaria nelle circostanze estreme in cui la nave, bersagliata dalla burrasca, per la forza del vento e del mar grosso, sbanda per modo che rischia di rovesciarsi o d' impruarsi. Si taglia più sovente l' albero di trinchetto, perchè avviene più spesso che il bastimento s' impegni nell'acqua con la prua. Prevedendo questa sventura, si debb' aver cura di tener pronte le scuri sul castello di prua: si cominica dal tagliare le sartie di sottovento, indi l'albero a tre o quattro piedi sopra il castello, e insieme con certo ordine le sartie di sopravvento con gli stragli ed altri cavi, sicchè non vi sia alcuna manovra la quale ritenga l'albero nel momento ch'è per cader in mare.

TAGLIATO (add.) *ad angolo. Augnatura.* COUPÉ EN SIFFLET. *Cutted off bevel.* Vuol dire tagliato in isbescio, a guisa dell' imboccatura di un flauto.

TAGLIO (s. m.) *di una nave. Stella di una nave.* FAÇON D'UN VAISSEAU. *Rising of the ship floor afore and abaft.* Si esprime con questa parola il restringersi del fondo di una nave tanto davanti quanto indietro, e la quantità, la proporzione ed il contorno di questo ristringimento il quale dipenda tanto dal molto accul amento de' madieri, a misura che si avvicinano alle estremità della nave, quanto dal loro accorciamento progressivo, sino a che la lunghezza o il pian posato del madiere divenendo nullo alle due estremità ed il rialzo considerabile, il fondo della nave viene a ridursi presso che al niente sino ad un certo punto d'altezza alle ruote di poppa a di prua. Questi punti di altezza nelle due estremità indicano l' altezza de' tagli delle opere.

È chiaro che quanto più di taglio si dà ad una nave, essa ha meno di capacità: quindi la quantità di questi tagli delle opere dee dipendere dalla specie delle navi, dal carico che si vuol far loro portare e dalle qualità che in esse si vogliono. I bastimenti da guerra e quelli fatti per la marcia hanno i tagli più alti di quello che i bastimenti da carico.

È molto comune di stabilire l'altezza dei tagli di dietro ai due terzi, o all' incirca dell' altezza della ruota di poppa; e l' altezza dei tagli davanti un poco meno della metà di quella di dietro. La ragione per cui si dà tant' altezza ai tagli di poppa, è per rendere i moti della nave pronti all' azione del timone, perciocchè giunge più liberamente a questo una maggiore quantità d'acqua corrente lungo la carena, a misura che la nave marcia. Tuttavolta una maggiore altezza di tagli all' indietro diminuisce di troppo la capacità della nave, e può renderla soggetta a impupparsi, o almeno a beccheggiare troppo duramente con la poppa.

È necessario anche di dare una certa altezza ai tagli delle opere del davanti, affinchè la nave si apra più facilmente, a guisa di conio, la strada nel fluido: non bisogna però stabilirli troppo alti, onde la nave non beccheggi duramente per prua.

Quando il fondo della nave è tagliato in un modo aggradevole alla vista, si dice che ha un *bel taglio di opere* ( DE BELLES FAÇONS ): quando è molto tagliato, si dice che ha *fondi fini*, *molto taglio d' opere* o *i tagli alti* ( LES FAÇONS HAUTES ou BEAUCOUP DE FAÇONS ).

*La forma o maestra de' tagli.* LISSE DES FAÇONS. *Rising-line* OR *floor-ribband.* È quella forma o maestra che parte dall' altezza de' tagli alla ruota di poppa, passa per le estremità del madiere maestro e di tutti gli altri madieri, e va a terminare al punto dell'altezza de' tagli sulla ruota di prua.

*Altezza de' tagli di poppa.* HAUTEUR DES FAÇONS DE L'ARRIÈRE. *Rising of the floor abaft.*

*Altezza dei tagli di prua.* HAUTEUR DES FAÇONS DE L'AVANT. *Rising of the ship floor afore.*

*Vela a taglio.* V. *Velo.*

TAGLIOLINA, s. f. *Piccola taglia.* PETITE MOUFLE.

TAMBURO, s. m. *Tamburetto.* TAMBOUR. Termine di galera. È uno spazio intorno all'albero di trinchetto verso le arrembate, dove si carica l' artiglieria, e da dove si gettano le ancore in mare. Alla punta di questo spazio vi è lo sperone che si avanza fuori del corpo della galera, sostenuto ai fianchi da due pezzi di legno che chiamansi *cosce* ( CUISSES ).

*Tamburetto*, nelle galee è un ripostiglio all' albero maestro verso la prua, dove i bombardieri tengono la sacca della polvere ad altri utensili necessarj al servizio dell'artiglieria.

*Tamburo della sperone. Battimore.* TAMBOUR DE L'ÉPERON. MOUCHOIR. *WASH-BOARD UNDER THE CHEEKS OF THE HEAD*, OR *DOUBLING OF THE CUT-WATER.* È un riempimento di legname sotto le maschette del tagliamare. V. *Sperone.*

TAMISARE, v. n. Voc. Ven. TAMISER.

*La manovella tamisa.* LA BARRE TAMISE. *THE TILLER SHAKES.* Si dice dello scotimento che talvolta prova la manovella dal timone in alcuni bastimenti, quando camminano con molta velocità, il quale si comunica alla mezzaluna o *tamiso* che sostiene la manovella, e fa sentire da quelli che sono a bordo a all'indietro della nave un certo fremito.

TAMISO, s. m. Voc. Ven. TAMISE ou TAMISAILLE. *SWEEP OF THE TILLER.* Si chiama anche per analogia di figura *mezzaluna* ( CROISSANT ). È un pezzo di legno a forma d'arco di cerchio, fermato alle sue due estremità sotto i bagli del secondo ponte, nella santa Barbara della navi, perchè serva d' appoggio alla manovella del timone, onde essa non resti abbandonata al suo peso. Questo pezzo è descritto all'articolo *Timone*, e nella figura 345, dove *e, e* rappresenta una porzione del tamiso; *f, f*, l' estremità della manovella del timone; *d, d*, il *tacchetto* ( TAQUET OU CRAPAUD. *GOOSE-NECK OF THE TILLER* ) inchiodato sulla manovella e sostenuto dal tamiso.

TAMORLETTO, s. m. *Tambucchio.* Termine di galera. È un luogo o piazza sotto le arrembate dove sta l'artiglieria nelle galee, e tanto quanto piglia l' arganello quando si abbatte col ferro.

TANAGLIA, s. f. TENAILLE. *PINCERS* OR *NIPPERS.* È uno stromento di ferro per uso di stringere, di trarre checchessia con violenza.

TANAGLIE, s. m. pl. TENAILLES. È una macchina di legnami forti in forma di tanaglia ordinaria, colla quale si fanno avvicinare le une alle altre le bordature.

TAPERE, s. f. pl. Termine di galera. Sono tavolette poste sopra l' incinta e sotto ai colli delle latte dalla poppa alla prua.

TAPPO, s. m. TAMPON. *PLUG.* I tappi sono pezzi d' abete rotondi e della forma di un cono tronco, de' quali, unti col sevo e guerniti di stoppa, si fa uso per turare prontamente i buchi che fanno le palle di cannone, in un combattimento, a livello o sotto la linea d' acqua. Il maestro calafato, che sta attento co' suoi ajutanti nella galleria dal falso ponte, mette i tappi per di dentro; li fa battere a colpi di mazza, onde turarli meglio che sia possibile par il momento, ed impedire il passaggio dell'acqua, per riparare poi a tempo più tranquillo a questo danno. V. *Rombo.*

*Tappi di cannone.* TAMPONS au TAPES DE CANON. *TOMPIONS.* Sono turacci di legno rotondi fatti a tornio ad adattati esattamente al calibro del cannone, per otturarne perfettamente la volata, ed impedire all' acqua di penetrarvi. Si ungono di sevo tutt' all' intorno, per chiudere meglio il passaggio all' acqua. Ve n' ha de' fatti con una testa o bottone che dà presa alla mano, per levarli e metterli al loro posto: altri per lo stesso uso hanno un pezzo di corda ad essi annodata ( Fig. 323 *n, o*). Si fanno anche di sughero.

*Tappi delle cubie.* TAMPONS DES ÉCUBIERS. *HAWSE-PLUGS.* Sono pezzi di legno rotondi a cilindrici, o piuttosto conici giacchè sono più grossi ad un' estremità che all' altra, l' uso de' quali è di turare le cubie, onde impedire all' acqua di entrare nella nave quando è alla vela. Per l'ordinario si fanno d' abete ( Fig. 323 *m* ).

TARCHIA, s. f. Ven. *Vela a saccoleva.*. VOILE A LIVARDE ou A BALESTON. *SHOULDER-OF-MUTTON SAIL.* È una vela della lanca e d' altri bastimenti sottili come le filughe. La sua figura è quadra, ma uno de' lati di essa è ghindato all' albero; e si stende per prendere il vento mediante un' antenna chiamata *struzza*, imboccata da una parte nell' angolo superiore ed esteriore di detta vela, e dall' altra in un paranchino fermato all' albero, di modo che fa la figura dalla diagonale della vela (Fig. 32 a a). V. *Struzza* ed *Auriche.*

TARROZZI ( Ven. ), s. m. pl. *Cavi.* Sono corde vecchie disfatte, per farne cavi provvisionali.

TARTANA, s. f. TARTANE. *TARTAN.* È un bastimento da carico nel Mediterraneo, che ha un solo albero a calcese ed una vela latina simile a quella delle galee, guernita nello stesso modo, con sartia a colonna. Vi si aggiunge davanti un flocco, che si mura all' estremità della freccia o bittalò. Quando il vento è alquanto forte, le tartane portano una vela quadra che chiamano *trevo*

( TREOU. *A square sail used in scudding by tartans, xebecs etc. in the Mediterranean; also the square sail in English fore and aft rigged vessels* ).

Vi sono delle tartane che fanno de' lunghi viaggi, ma d'ordinario s'impiegano nel commercio del Mediterraneo pel cabottaggio e per la pesca ( Fig. 329 ).

TASSELLO, s. m. *Rombo*. ROMBAILLET. *A fore in a piece of timber.* È un pezzo di legno tagliato ad angoli retti e della grandezza conveniente, per riempire un vôto, e rimpiazzare un luogo che si trovasse marcito e difettoso in un pezzo maggiore di legno, di cui tutto il resto fosse sano. V. *Rombo*.

TATTICA ( s. f. ) *navale*. TACTIQUE NAVALE. *Naval exercise or the art of forming naval evolutions; naval tactics.* È l'arte di fare l'evoluzioni navali, e la cognizione de' diversi movimenti che possono fare, e delle disposizioni che possono prendere le navi d'un corpo d'armata navale o d'una squadra. V. *Evoluzioni*.

TAVOLA ( s. f. ) *del loche*. TABLE DE LOCH. *Log-board.* È un quadro che serve a notarvi le diverse circostanze necessarie per conoscere col calcolo la rotta della nave, e principalmente la direzione della stessa e la lunghezza del cammino indicata dal loche.

La tavola del loche è d'ordinario una lavagna intelajata che si sospende a lato della chiesola, sulla quale i timonieri e gli ufficiali notano in più colonne le notizie tratte dalle osservazioni. Nella prima colonna sono scritte le ore di due in due: nella seconda colonna sono notati i nodi e mezzi nodi che si fecero in ogni nota misura di tempo; nella terza, la rotta che si seguì; nella quarta, il vento che soffiò; la quinta indica la deriva; e nel resto del quadro si fa menzione della variazione della bussola, se fu osservata, lo stato del tempo e del mare, ed altri rimarchi. Sovente si mette, in vece della tavola di lavagna, un quaderno di carta nella chiesola, ogni foglio del quale è diviso nelle sei colonne sovrindicate, sul quale si scrive, e serve per un certo numero di giorni. Questo quaderno si chiama *quinternetto* ( CAZERNET. *A sort of log-book kept by the pilots on board french ships of war* ).

TAVOLA, s. f. *Asse*. PLANCHE. *Plank.* È il legno segato per lungo dall'albero, di grossezza di tre dita al più, che di maggior grossezza si chiama *pancone*, il cui diminutivo è *panconcello*, come di asse, *assicella*, *assicella*. I majeri, le bordature che si comprendono col nome generale di fasciame, sono asse o tavole.

*Tavola del nome o dell' arma.* ECUSSON. *Escutcheon.* V. *Scudo*.

*Tavola con caviglielli.* RATELIER A CHEVILLOTS. *Ranges in the shrouds in which belaying pins are fixed.* È una lista di legno guernita di più caviglie, la quale si ferma alla base delle sartie per attaccarvi varie manovre secondo l'occorrenza ( Fig. 338 *m*, *m* ). V. *Rastrelliera*.

*Tavola da sbarcarsi.* PLANCHE A DÉBARQUER. *Gang-board or a boat.* Pancone che si stende dalla barca alla riva, per imbarcare e sbarcare effetti e uomini.

TAVOLAME ( Ven. ), s. m. *Fasciame*. BORDAGES. *Planks.* Sono tutte le tavole che servono per coprire l'esterno e l'interno del bastimento, i ponti, il cassero ed il castello di prua.

TAVOLETTA, s. f. TABLETTE. *Rising staff; a form or scale used by shipwrights when erecting the frames or the timbers.* È un istrumento de' costruttori per regolare il taglio de' fondi della nave, e per collocare le coste con giusta graduazione consistente in una tavoletta gradnata secondo le proporzioni che si vogliono dare alla stella del bastimento. V. *Fraschia*.

TAVOLONI ( s. m. pl. ) *del giardinetto di poppa*. *Panconi*. Sono pezzi che formano i piani e i coperti del giardinetto.

TELA ( s. f. ) *da vele*. TOILE A VOILES. *Sail cloth, canvas or duck.* È una grossa tela e forte di canapa cruda che si fa della larghezza dai diciotto ai trenta pollici, e serve per le vele delle navi.

*Tela incerata.* PRÉLART ou PRÉLAT. *Canvas or duck used for tar-pawling.* V. *Incerata*.

*Tela bianca.* TOILE BLANCHE. *White linnen-cloth.* Questa serve per le bandiere.

*Tela cotonina.* TOILE DE COTONNINE. *A sort of sail cloth used in the mediterranean sea: it is formed by a mixture of hemp and cotton, the warp being of the former, and the woof of the latter.* È una tela la di cui orditura è di canapa, e la trama di bambagia, della quale si servono per le vele degli zambecchi e d'altri bastimenti nel Mediterraneo. I Maltesi se ne servono pure per le vele delle loro navi e fregate.

Le specie di cotonina sono:

1.° *La cotonina a tre fili* ( LA COTONNINE A TROIS FILS. *A sort of sail cloth used*

*for the sails of xebecs and other vessels of the Mediterranean* ) serve per le vele bassa degli zambecchi, delle barche a d'altri piccoli bastimenti.

2.° *Lo cotonina doppia* (La cotonnine double) serve per le vele di gabbia degli zambecchi e per le tende delle navi.

3.° *La cotonino semplice ordinaria* ( Ven. *Ugnola* ) La cotonnine simple ordinaire ) serve per le stesse vele de' piccoli zambecchi.

4.° *La cotonina semplice da zambecchi* ( La cotonnine simple a chebecs ) s'impiega pei pappafichi e per la vele di straglio degli zambecchi.

5.° *La cotonina o quadretti bianchi e turchini* ( La cotonnine a carreaux blancs et bleus ) serve a fare delle cortine, dei tendaletti e delle vele di canotti.

Tutte queste tele hanna da diciassette a diciotto pollici di altezza.

*Tela di casseretto.* Toile de dunette. *A canvas covering for the poop.* E una riunione di più teli cuciti insieme e tagliati alla forma del piann del casseretto, la quale s'inchioda ai bordi dello stesso casseretto, si dipinge, s'impecia, per impedire che l'acqua non penetri questo piano.

*Tela della tuga.* Toile de tugue. *A canvas covering the poop of a frigate.* E una tela simile alla descritta nel precedente articolo, che s'inchioda sulla tuga di una fregata o corvetta ecc. per lo stesso oggetto. V. *Tugo.*

*Tela di melis.* Toile de melis. *A sort of duck or sail cloth.* E una sorta di tela da vele che si lavora a Beaufort e ad Angers ne' dipartimenti de la Maine a de la Loire. Se ne distinguono due specie, cioè la semplice e la doppia. La doppia, che è più forte, serve alle vele di straglio, ai flocchi della navi da linea ed alle gabbia delle fregate. La semplice, cha è più fina e più leggiera, serve a farne i pappafichi delle navi, le vele di straglio e i flocchi delle fregate.

*Tela da vele d' Olanda.* Toile a voiles d'Hollande. *Holland duck.*

*Tela da vela di Russia.* Toile a voile de Russie. *Russia duck.*

*Tela cruda di $\frac{7}{8}$.* Toile écrue de $\frac{7}{8}$. *A sort of thin canvas resembling the english* n.° 8.

*Tela di Noyale.* Toile de Noyale. *A sort of sail cloth so named from the village of Noyale in Britanny, where it is made.*

*Tela d' Olonno.* Toile d'Olonne. *A sort of sail cloth manufactured at Olonne on the pays d'aunis.*

TELAJO, s. m. E in generale l' unione di quattro legni commessi in quadro. A questo applicando della tavole, si hanno delle *imposte o coperchi* ( Panneaux. *Maton, cover or lid of a hatch-way* ).

Significa anche il *quartiere o coperchio di boccaporto*, ch' è talvolta *ingraticolato*; se ai telaj si applicano dei vetri, si hanno le *invetriate o vetriate* ( Vitrages. Vitres. *Glazings. Glass windows* ).

TEMPESTA, s. f. *Burrosco.* Tempete. *Storm.* E una commozione impetuosa dell' acque, e principalmente di quelle del mare, agitata dalla forza de' venti.

*Tempesta* si dice per *gragnuola* ( Grele. *Hail* ) con fracasso di venti e tuoni.

TEMPO, s. m. Temps. *Weather.* Nella marina, come nel linguaggio comune, significa lo stato attuale dell' atmosfera, del mare e del vento.

*Bel tempo.* Beau temps. *Fair weather or fine weather.*

*Tempo grosso, burrascoso.* Gros temps. *Tempestous weather.* Si dice quando il tempo è cattivo, con mar grosso e vento forte.

*Tempo incerto.* Temps incertain. *Doubtfull weather; indifferent weather.*

*Tempo maneggevole.* Ven. *Manevole.* Temps maniable. *Moderate weather.* Tempo nel quale si può manovrare senza stento.

*Tempo fatto.* Temps fait. *Settled weather.* Si dice quando è un tempo stabilito e costante.

*Tempo da poco viaggio.* Petit temps. *Small wind and fine weather.* E quando il vento soffia moderatamente, e si fa poco cammino.

*Tempo chiaro.* Temps clair. *Clear weather.*

*Tempo duro.* Temps peu maniable. *Blowing weather.* E il contraria di maneggevole.

*Tempo calmo.* Temps calme. *Calm weather.*

*Il tempo è disteso per tutto*, cioè *tutto il cielo è coperto da nuvole.* Le temps est pris de par tout. *The whole sky is charged with clouds.*

*Fa un tempo da farci serrare tutte le vele.* Il fait un temps a nous faire tout serrer. *It blows hard enough to make us take in every stich of canvas.*

*Tempo da pappafichi.* Temps a perroquets. *A top-gallant sale.* Si dice quando il tempo è molto sicuro, e nel quale si possono tenera spiegati anche i pappafichi.

TENDA, s. m. Tente. *Awning.* Chiamansi tende le tele che si spiegano e si tengono a certa altezza orizzontalmente, o inclinate sopra un ponte, o sopra il cassero d' una

nave, o sopra altro bastimento, per difendere gli uomini e il tavolato de' ponti dal troppo grande ardore del sole.

La tenda più semplice è quella d'una lancia o scialuppa, o altro bastimento a remi. Le navi hanno più tende.

*La gran tenda.* La grande tente. *The main awning.* Questa tenda si mette dinanzi tra l'albero di maestra e quello di trinchetto, ad un'altezza conveniente pel passaggio degli uomini.

*La tenda* nella galea è quella che la cuopre tutta da un albero all'altro.

*La tenda del cassero.* La tente du gaillard d'arrière. *Quarter-deck awning.* È la tenda che si mette sopra il cassero tra il parapetto del cassaretto e l'albero di maestra.

*La tenda di casseretto.* La tente de la dunette. *Poop awning.* Questa si mette tra il coronamento e l'albero di mezzana all'altezza conveniente pel passaggio degli uomini.

Le tende si mettono di giorno nella state ne' porti per guarentire le navi disarmate dall'ardore del sole, che farebbe fendere le tavole de' ponti ed aprire le loro commessure.

In mare e particolarmente all'ancora, ne' climi caldissimi servono allo stesso fine ed a quello di difendere gli uomini dal troppo forte calore; ma in mare non si fa tenda sulle navi so non che sul cassero, per comodo dello stato maggiore, e non si può tenerla spiegata se non che con dei venti moderati.

Le tende restano spiegate e distese per mezzo degli *stanti di tenda* (Montans de tente. *Stanchions for the awning*), sopra ai quali si allaccia una corda chiamata *draglia di tenda* (Draille de tente) da ciascun lato della nave nella lunghezza che la tenda debbe occupare. Le parti laterali della tenda sono guerniti di anelli, che si infilano in questa draglia, come quelli di una cortina nel ferro che la sostiene: un'altra corda allacciata all' angolo anteriore della tenda, da ciascun lato, chiamata *gla avanti* (Hale-avant), che passa per una radancia o piccolo bozzello, serve a spiegare e distendere la tenda: un'altra corda, allacciata da ciascun lato agli stessi angoli anteriori della tenda, passando per tutti gli anelli della stessa, indi per una radancia o bozzello, posto sotto la cima dello stante posteriore, serve a ripiegarla ed imbrogliarla o raccoglierla. La tenda del cassero è d'ordinario di due pezzi, uno a destra, l'altro a sinistra che hanno ciascuno le sue draglie al mezzo della nave, dal mezzo del parapetto di casseretto sino all'albero di maestra.

Queste tende hanno ai lati alcune cortine le quali scorrono sopra le loro draglie, per mezzo di molti anelli.

TENDALE, s. m. È quella tenda che cuopre la poppa delle galee.

TENDALETTO, s. m. Diminutivo di tendale. Tendelet. *Awning* or *canopy*. È una piccola tenda alla poppa delle galee, portata da alcuni bastoni chiamati *pertiche* e *pertichette*. Serve a riparare dal sole e dalla pioggia. Si chiama ancora con questo nome la tela che forma l'imperiale sopra la galleria di poppa delle navi, e le cortine che la guarniscono d'intorno.

*Tendaletto* o *tenda di lancia.* Tendelet de canot. *Tilt* or *awning of a boat.* Si sostiene con alcuni ferri che diconsi *ferri di tendaletto* (Fers de tendelet. *Iron-work of an awning*). È nelle lance una difesa dal sole e dalla pioggia; si colloca sopra la camera verso poppa, per guarentire i passeggieri. D'ordinario è formato d'un imperiale di stoffa di seta o di lana a quattro facciate, con egual numero di cortine correnti sopra ferri che ne guarniscono il contorno. Tutto è sostenuto da quattro stanti di ferro, fitti nel bordo della lancia, e da quattro traversi che formano il quadro dell'imperiale. L'insieme di questi ferri si chiama *ferro del tendaletto* (Fer du tendelet. *Iron-work of the awning*), e la stoffa propriamente si chiama il *tendaletto*. Qualche volta i tendaletti ripiegansi da tutte due le parti, verso il mezzo, per la maggiore comodità dei passeggieri, nel caso che si voglia avere dell'aria e della vista, e per facilitare anche l'entrata e la uscita dei passeggieri dalla lancia. Questa specie di tendaletto, in vece de' quattro stanti ai quattro angoli, ha due forti stanti di ferro nel mezzo, che lo sostengono. Le lance spagnuole hanno dei tendaletti fissi che possono chiamarsi *carrozze* o *felci*, simili a quelli delle feluche e delle galee: sono fatte a cocchio e coperte di tela dipinta a olio.

*Imperiale, cielo di tendaletto.* Impériale de tendelet. *Roof of an awning.*

TENERE, v. a. *Tenersi.* Tenir. Se tenir. *To keep* or *to hold.*

*Tenere il vento.* Tenir le vent. *To keep the luff; to keep the wind; to work to*

*WINDWARD*. E quando uno vuol mettersi nella direzione più serrata al vento, cioè nella linea che faccia l'angolo più acuto possibile con la direzione dalla quale spira il vento.

*Tenere il mare*. TENIR LA MER. *To keep the sea; to hold in the offing*. E quando si continua a navigare e ad incrociare in alto mare senza riposo.

*Tenere il largo*. TENIR LE LARGUE. *To keep off; to keep in the offing*. E quando uno vuole tenersi lontano dalle terre, e fuori della loro vista.

*Tenere o conservare, avvistare due segnali a mire l'una per l' altra*. TENIR ou CONSERVER DEUX AMERS L'UNE PAR L'AUTRE. *To keep two sea-marks in one*. E, navigando presso una terra, dove si cerca un passo, un canale, un' imboccatura, mantenere nella stessa linea o nello stesso raggio visuale due oggetti rimarchevoli, indicati dalle informazioni che si ebbero per l' ingresso nel porto o nel passo a cui uno vuol dirigersi, onde schivare i bassi fondi ed i pericoli.

*Tenere o tesare le sarchie o gli stragli*. TENIR LES HAUBANS ou ÉTAIS.

*Tenere i bracci de' pennoni*. TENIR LE BRAS DES VERGUES. *To hold taught the braces*. E quando si vogliono conservare nello stato di tensione necessaria per l' orientamento delle vele.

*Tener fermo sopra un cavo*. TENIR BON SUR UN CORDAGE. *To hold taught any rope*. E quando, eseguendo una manovra, si tiene un cavo con forza senza mollarlo od allentarlo.

*Tenere la linea*. TENIR LA LIGNE. *To keep the line*. In termine di evoluzione navale significa mantenersi in linea con gli altri vascelli della squadra.

*Tenersi di traverso. Tenersi alla cappa*. TENIR EN TRAVERS. TENIR A LA CAPE. *To hold it out*. E quando si vuol resistere al cattivo tempo ed al mar grosso, in una tale o tal altra posizione: *per esempio*

*Non potendoci tenere alla cappa, fummo obbligati a poggiore*. NE POUVANT PAS TENIR LA CAPE, NOUS FUMES OBLIGÉS D'ARRIVER. *As we could not hold it out a try, we were forced to bear away*.

*Tenere il sopravvento*. TENIR LE LOF. TENIR LE VENT. *To keep the wind* or *weather-gage*.

*Questo vento non terrà*. CE VENT NE TIENDRA PAS. *This wind will not hold*. Vuol dire che non sarà stabile.

*Tenere delle ancore. Il fondo essendo duro, le ancore non hanno potuto tenere*. LE FOND ÉTANT DURE, LES ANCRES NE TINRENT PAS. *The ground being hard, the anchors did not hold*.

*Col vento di traverso, pochi bastimenti possono tenerci dietro*. LE VENT PAR TRAVERS PEU DE BATIMENS PEUVENT NOUS TENIR. *With the wind a-beam, few ships can keep way with us*.

*Tenendosi sempre allo stesso punto di rilievo d' un bastimento sottovento cui si dà la caccia, egli si raggiunge pel cammino più corto*. EN TENANT TOUJOURS AU MEME POINT DE RELÈVEMENT UN BATIMENT SOUS LE VENT QUE L'ON CHASSE, ON LE JOINT PAR LE CHEMIN LE PLUS COURT. *By constantly keeping in the same point of bearing a vessel you are in chase of to leeward, you take the quickest method of coming up with her*. Si esprime con questa frase la direzione da tenersi per raggiungere un bastimento cui si dà la caccia, che è quella di portarsi verso quel punto dove col traguardo si rileva la posizione di esso.

*Se quel bastimento tiene l'orza, a noi conviene poggiare*. SI CE VAISSEAU TIENT LE VENT, IL FAUT QUE NOUS ARRIVIONS. *If that ship keeps her luff, we must bear up*.

*Una fregata ben tenuta*. UNE FRÉGATE BIEN TENUE. *A frigate that is in high order*.

*La nostra divisione si tiene pronta a far vela*. NOTRE DIVISION SE TIENT PRETE A APPAREILLER. *Our division keeps in readiness to go under way*.

*La squadra si tenne in linea col bompresso alla poppa per non essere tagliata*. L'ESCADRE SE TINT EN LIGNE BEAUPRÉ SUR POUPE POUR NE PAS ETRE COUPÉE. *To prevent from being broken, the fleet kept their jib-booms close to each other's taffarels*.

*Tenersi in panna o di traverso*. SE TENIR EN PANNE ou EN TRAVERS. *To continue lying to, fore* or *main top-sail to the mast*.

*Tenersi a terra di un pericolo*. SE TENIR EN TERRE D'UN DANGER. *To keep within a shoal*. E l' avvicinarsi alla terra per ischivare un pericolo.

*Tenersi a terra d' una squadra*. SE TENIR EN TERRE D'UNE ESCADRE. *To keep in shore of a squadron*.

*Tenersi fuori della linea di battaglia*. SE TENIR HORS LA LIGNE. *To keep out of the line of battle*.

*Tenersi fuori del tiro del cannone*. SE TENIR HORS DE PORTÉE DE CANON. *To keep out of gun-shot*.

*Tenersi vicino alla terra.* SE TENIR SOUS LA TERRE. *To keep under the land.*

*Tenersi con le gabbie.* SE TENIR SOUS LES HUNIERS. *To keep under the topsails.* Significa non ispiegare altre vele, e navigare con le sole gabbie.

*Tenersi co' quattro corpi di vele.* SE TENIR SUR LES QUATRE CORPS DE VOILES. *To stand under the courses and fore and main topsails.* È il navigare con le quattro vele principali di maestra, di trinchetto e delle gabbie di maestra e di parrocchetto, senza pappafichi, flocchi, coltellacci o altre.

*Tenersi alla vela.* SE TENIR SOUS VOILE. *To keep under sails.*

*Tenersi, stare sugli scandagli.* SE TENIR SUR LES SONDES. *To keep in soundings.* Vuol dire navigare scandagliando i fondi.

*Tenersi ad un' ancora.* SE TENIR SUR UNE ANCRE A JET. *To ride by a kedge or stream-anchor.*

*Tenersi ad un solo ferro.* SE TENIR SUR UNE SEULE AMARRE. *To lie at a single anchor.*

*Tenersi tutto o terra.* SE TENIR TOUT A TERRE. *To keep quite close in shore.* Vuol dire molto vicino alla riva o spiaggia nel navigare.

*Tener co' pennoni a toccare quelli d'un altro bastimento.* SE TENIR VERGUE A VERGUE D'UN BATIMENT. *To continue along side of a ship yard-arm and yard-arm.* Vuol dire di fianco e contigui ad un altro bastimento.

*Tenersi all' ancora.* SE TENIR A L'ANCRE. *To continue at anchor.* È continuare a stare all'ancora senza far viaggio.

*Tenersi a mezzo picco.* SE TENIR A LONG PIC. *To ride short.* È lo stesso che con poca lunghezza di gomona.

*Tenersi all' aperto di uno stretto.* SE TENIR A L'OUVERT D'UN DÉTROIT. *To keep a strait open.* Cioè fuori in mare, ma dirimpetto ad uno stretto.

*Tenersi a picco.* SE TENIR A PIC. *To ride a-peek.* Vuol dire che la gomona e l'ancora sia nella perpendicolare calata dalla prua.

*Tenersi a portata, a tiro, a mezza portata o mezzo tiro di cannone.* SE TENIR A LA PORTÉE OU DEMI-PORTÉE DE CANON. *To keep within gun-shot or half gun-shot.* È un modo di esprimere la distanza.

*Tenersi alla portata della voce.* SE TENIR A LA PORTÉE DE LA VOIX. *To keep within hail.*

*Tenersi a secco.* SE TENIR A SEC. *To keep under bare poles.* Vuol dire con tutte le vele serrate.

*Tenersi a vista delle terre.* SE TENIR A VUE DE TERRE. *To keep in sight of land.*

*Tenersi o navigare a bordi corti.* SE TENIR BORD SUR BORD. *To make short tacks,* or *to stand off and on.* Significa bordeggiare, senza far bordi lunghi, ma virando frequentemente di bordo.

*Tenersi al largo.* SE TENIR AU LARGE. *To keep in the offing.* Vuol dire fuori in mare.

*Tenersi al largo d' un banco.* SE TENIR AU LARGE D'UN BANC. *To keep without a bank.* Vale a dire lontano da un banco.

*Tenersi al sopravvento o al sottovento.* SE TENIR AU VENT ou SOUS LE VENT. *To keep the windward or to leeward.* V. *Sopravvento.*

*Tenersi nelle acque d' un bastimento.* SE TENIR DANS LES EAUX D'UN BATIMENT. *To keep in a ship's wake.* È lo stesso che seguire un bastimento nella sua scia.

*Tenersi in crociera.* SE TENIR EN CROISIÈRE. *To continue cruising.* Significa continuare la crociera.

*Tenersi nella latitudine di un' isola o di un capo.* SE TENIR EN LATITUDE D'UNE ILE OU D'UN CAP. *To keep in the latitude of an island or a cape.* Vuol dire non iscostarsi da quella latitudine, portandosi al Norte o al Sud.

*Noi ci tenemmo sempre sul letto, sull'occhio di vento dell'armata nemica.* NOUS NOUS TENIONS TOUJOURS DANS LE LIT DU VENT DE L'ARMÉE ENNEMIE. *We constantly kept in the wind's eye of the enemy's fleet.*

*Tenere una manovra con una volta.* TENIR A RETOUR UNE MANŒUVRE. *To hold a rope with a turn.* E fare un solo giro con la corda a qualche tacchetto o altro punto stabile.

*Tener ferma una manovra.* TENIR BON UNE MANŒUVRE. *To hold on upon a rope or to cease hauling on it.* Vuol dire non lascarla punto.

*Tener ferma una vela nella sua situazione.* TENIR BON UNE VOILE. *To keep a sail in a particular situation.*

*Tener compagnia ad un bastimento.* TENIR COMPAGNIE A UN BATIMENT. *To keep company with a vessel.* Significa lo stesso che andare di conserva.

*Tener consiglio di guerra.* TENIR CONSEIL. *To hold council of war.*

*Tenersi in rotta.* SE TENIR EN ROUTE. *To stand on upon the course.*

*Tenere la bordata a terra.* TENIR LA BORDÉE DE TERRE. *To stand in for the land.*

*Tenere la bordata al largo.* Tenir la bordée du large. *To stand off shore.*

*Tenere il mare.* Tenir la mer. *To keep the sea.* Vuol dire continuare a stare in mare.

*Tener il largo.* Tenir le large. *To keep an offing.*

*Tenere il più presso al vento, stretto al vento, l'orza roso.* Tenir le plus près. *To keep close on the wind.*

*Tenere al traverso del sopravvento.* Tenir le travers au vent. *To keep the broad-side to the wind.*

*Tenere il soprovvento.* Tenir le vent. *To keep the wind or to keep the luff.*

*Tenere i coltellocci di gabbia sopra i bassi pennoni.* Tenir les bonnettes de hune sur les basses vergues. *To keep the top-mast-studding sails upon the lower yards.*

*Tenere il suo posto.* Tenir son poste. *To keep one's station.*

*Tenersi su i suoi provesi.* Se tenir sur ses amarres. *To ride without dragging the anchor.*

*Tener testa, far testa ad un bastimento.* Tenir tete a un batiment. *To cope with a ship.*

*Tenere un bastimento a rimurchio.* Tenir un batiment a la remorque. *To keep a vessel in tow.*

*Tenere il giornale o la tavola del lzche.* Tenir le journal ou une table de loch. *To keep a journal or a log-book.*

*Tenere una crociera.* Tenir une croissière. *To keep a particular cruizing station.*

*Tenere una barca su i paranchi.* Tenir une embarcation sur les palans. *To hang a boat in the tackles.*

*Tenere bloccata una squadra.* Tenir une escadre bloquée. *To keep a fleet or squadron blocked up.*

*Tenere una rotta, una corsa.* Tenir une route. *To steer a particular course.*

TENUTA, s. f. Tenue. *The gripe or hold which an anchor has of the ground.* Si dice che *la tenuta è buona* ( La tenue est bonne. *The good holding* ), o che un fondo è *di buona tenuta, buon tenitore* ( De bonne tenue. *The anchor ground or good anchoring ground* ), quando le ancore mordono bene al fondo, e non sono soggette ad arare pei forti venti: al contrario, *un fondo di cattiva tenuta* ( Un fond de mauvaise tenue. *The foul ground or bad anchoring ground* ) è un fondo molle, o pure un fondo di dure rocce, dove l'ancora non si afferra facilmente.

TERMINI ( s. m. pl. ) *contro alette.* Termes. *Quarter-pieces of a ship.* Questi termini sono figure poste per ornamento dietro la poppa.

TERRA, s. f. Terre. *Land.*

*Essere a terra.* Etre a terre. *To be close in the shore.* Vuol dire essere con la nave presso alla terra, alla costa.

*Correre a terra.* Courir a terre. *To stand in shore; to sail toward the shore.* È portare la prua o governare verso terra.

*Aver il bordo a terra.* Avoir le bord a terre. *To stand in shore.* È dirigere il bordo verso terra, quando si bordeggia.

*A terra, investito o incagliato.* A terre ou échoué. *Aground or a-shore.*

*Andar a caccia della terra.* Chasser la terre. È navigare verso una terra, alla quale si crede d'essere vicini, per trovarla e riconoscerla.

*Essere mangiati dalla terra.* Etre mangé par la terre. Si dice che un bastimento è mangiato dalla terra, quando, veduto di lontano, sembra attaccato alla terra, ed appena si distingue, perchè i suoi alberi e le sue vele si confondono con gli altri oggetti della costa.

*Prender terra. Arrivare, abbordare ad una terra.* Prendre terre. *To land.*

*Nelle terre.* Dans les terres. *Inland or up the country.*

*Annegare la terra.* Noyer la terre. *To lay the land.* Vuol dire perdere di vista le parti più basse d'un oggetto, a misura che la nave se ne allontana, lo chè dipende dalla convessità del mare.

*Venticello di terra.* Ven. *Bavo da terra,* Brise de terre. *A land breeze.*

*Terra chiara.* Terre claire. *Land which may be distinctly beheld from the sea.*

*Terra alta.* Grosse terre. Terre haute. *High land; a bold or iron-bound coast.*

*Terra annebbiata.* Terre embrumée. *Foggy land.*

*La terra è coperta di nebbio, non si ha vista.* Il n'y a pas de vue. *There is no sight of land.*

*La terra si perde di vista.* La terre se perd de vue. *The land is laid.*

TERRA (A), avv. A terre. *A-shore.* Questa voce nell'uso della marina si compone in molti modi, ed ha varie significazioni.

*Terra terra!* Terre terre! *Land!* È un grido fatto dalla sentinella che scuopre la

terra dopo un lungo viaggio, o dopo che da lungo tempo non si sono vedute terre.

*A terra*, opposto alla parola o *bordo*. A TERRE. *A-SHORE OR ON LAND.*

*Andare o terra a terra*. ALLER TERRE A TERRE. *To* COAST OR *SAIL ALONG SHORE*. E quando si naviga lungo le coste senza perderle di vista.

TERZARUOLO, s. m. *Terzeruolo*. RIS. *REEF*.

*I terzaruoli delle vele* (LES RIS DES VOILES. *THE REEFS OF A SAIL*) sono una parte della superficie delle vele, la quale è destinata ad essere ripiegata, quando il vento è troppo forte. Perciò si fa una fila di buchi od occhietti, parallela al pennone, in linea retta de' quali si passano delle gaschetta o mataffioni, che sono cordicelle cui si fa un nodo da tutte due le parti della vela, sicchè non possano trascorrere.

Le vele quadre basse, cioè la vela di maestra e di trinchetto, hanno ciascuna un terzaruolo, nella parte loro superiore, eguale ad un quarto dell' altezza della vela. Le due gabbie hanno tre terzaruoli ciascheduna, il primo de' quali è ad una certa distanza parallela all' inferitura o testiera della vela. Il secondo ed il terzo sono ad eguali distanze della prima, e tutte tre insieme prendono il terzo della caduta della vela.

La vela di belvedere ha dua terzaruoli, i quali prendono tra tutti e due il terzo della caduta nella parte superiora della vela; sono posti a distanze eguali tra di loro e l' inferitura della vela.

Le altre vele quadre non hanno terzaruoli, se si eccettua la vela di civada, la quale ne ha due, uno da ciaschedun bordo, che s' incrociano sul mezzo.

Le gaschette mentovate servono a ripiegare sul pennone la parte di vela compresa tra il pennone stesso e la fila d' occhietti, e quindi a diminuirla nell' alto. Questo si chiama *prendere* o *fare un terzaruolo* (PRENDRE UN RIS. *To REEF A SAIL* OR *TO TAKE IN A REEF*). I terzaruoli si prendono più sovente alle due gabbie che nelle altre vele.

*Terzaruolo primo* o *superiore*. RIS SUPÉRIEUR. RIS DE CHASSE. PREMIER RIS. *FIRST REEF*. Si intende il primo terzaruolo nelle gabbie.

*Terzaruolo basso* o *inferiore*. BAS RIS *ou* RIS INFÉRIEUR. *LOWER REEF*.

*Essere a terzaruoli bassi*. ETRE AUX BAS RIS. *To BE CLOSE REEFED*. E aver preso tutti i terzaruoli, e trovarsi con le vele diminuite di superficie quanto possono esserlo; ciò che si fa quando il vento è molto violento.

*Mollare i terzaruoli*. LARGUER LES RIS. *To LET THE REEFS OUT*. E distaccare le gaschette che tengono una parte di vela ripiegata sul pennone, per presentare al vento una superficie maggiore, allorchè il vento si è reso più moderato.

Si mollano i terzaruoli delle gabbie successivamente l' uno dopo l' altro.

*Binde o fasce de' terzaruoli*. BANDES DE RIS. *REEF-BANDS*. V. *Binda*.

*Gaschette de' terzaruoli*. *Mataffioni*. GARCETTES DE RIS. *GASKETS*. V. *Gaschette*.

*Occhietti de' terzaruoli*. ŒILLETS DE RIS. *EYE-LET-HOLES*. V. *Occhio*.

*Paranchini de' terzaruoli*. PALANQUINS *ou* PALANS DE RIS. *REEF-TACKLES*. V. *Paranchi*.

TERZO (s. m.) *biscaino*. E quando si arma un vascello in compagnia per andare in corso.

TESARE, v. a. *Arridare*. RIDER.

*Tesare un cavo*. RIDER UN CORDAGE. *To SET UP*. *To TAUGHTEN A ROPE*. E stenderla con forza e renderla rigida con lo stirarla.

*Tesare le sarchie*. RIDER LES HAUBANS. *To SET UP THE SHROUDS*.

*Tesare gli stragli*. RIDER LES ÉTAIS. *To SET UP THE STAYS*.

*Tesa le drizze di gabbia di maestra*. ROIDIS LES DRISSES DU GRAND HUNIER. *HAUL WELL TAUGHT THE MAIN TOP-SAIL HALIARDS*.

*Tesa i bracci di parrocchetto*. ROIDIS LES BRAS DU PETIT HUNIER. *HAUL TAUGHT THE FORE TOP-SAIL BRACE*.

TESTA, s. f. *Testata*. TETE. *HEAD*. È l'estremità della lunghezza di qualunque si voglia cosa.

*Testa d'un albero*. TETE D'UN MAT. *HEAD* OR *UPPER PART OF A MAST*. È la sommità, la cima d' un albero.

*Testa dell'argano*. TETE DU CABESTAN. *DRUM-HEAD OF A CAPSTERN*. È la parte superiore dell' argano.

*Testa del timone*. TETE DU GOUVERNAIL. *RUDDER HEAD*.

*Testa d' una tavola*. TETE DE BORDAGE. *A BUTT*.

*Teste di madieri*. TETES DE VARANGUES. *FLOOR-HEADS* OR *RUNG-HEADS*.

*Nave di testa*. VAISSEAU DE TETE. *HEAD-MOST SHIP*. E quella che apre la marcia e va la prima di tutte del convoglio.

*Far testa al vento*. FAIRE TETE AU VENT. *To STEM THE WIND, AFTER A SHIP HAS CAST HER ANCHOR*. Significa tesare la gomona dopo aver dato fondo per fare che l' ancora agguanti nel fondo. Si mette d'ordinario la contrammezzana, per far testa o per presentare la prua della nave al vento.

*Teste o testate di scarmi*. TETES D'ALONGE. *FUTTOCK-HEADS*. Sono le cime o le estremità superiori degli scarmi, e particolarmente de' più elevati o degli scarmotti di rovescio, i quali terminano le coste o membri della nave. Queste teste si lasciano espressamente spuntare in certi luoghi, e si conformano in modo da potervi amarrare delle funi.

*Testo*, termine di costruzione. *Lunghezza di una nave da testo a testa* (LONGUEUR D'UN VAISSEAU DE TETE EN TETE. *LENGTH OF A SHIP, LENGTH OF THE GUN-DECK*), s' intende dalla cima della ruota di poppa alla cima della ruota di prua. Questa è la dimensione della lunghezza d' una nave, parlando della sua costruzione e delle sue proporzioni. Essa si misura sopra una linea retta tirata dall' estremità superiore, laterale, esterna della ruota di prua, ad un simile punto nella ruota di poppa.

*Testa del pennone*. BOUT DE VERGUE. *ARM OF A YARD*.

*Testa di diamante di un perno o chiodo*. TETE DE DIAMANT. *SQUARE HEAD OF A BOLT*.

*Testa di una bigotta*. TETE D'UN CAP DE MOUTON. *HEAD OF A DEAD-EYE*.

*Testa di moro*. V. *Cappelletto*.

TESTIERA, s. f. TETIÈRE. *THE HEAD OF A SAIL*. E il lato superiore della vela, quello che s' inferisce al pennone per tutta la sua estensione, per mezzo di molte cordicelle chiamate *mataffioni* (RABANS DE FRÉLAGE. *HEAD-LINES OF A SAIL; ROPE BANDS OF THE HEAD OF A SAIL*. V. *Vela*.

*Ralinga della testiera*. RALINGUE DE TETIÈRE. *HEAD-ROPE OF A SAIL*. V. *Ralinga*.

TIEMO, s. m. Voc. Ven. E il coperto de' burchi fatto di legname impeciato. V. *Burchio*.

TIENTINBEN (Ven.), s. m. *Guardamano*. TIRE-VEILLE. *A LADDER ROPE OR MAN ROPES*. Sono due corde attaccate alla sommità del discolato del bastimento, pendenti da amendue i lati della scala esterna, onde presentare un appoggio conveniente a quelli che montano a bordo o ne discendono. Diconsi *tientinben della scala* (TIRE-VEILLES DE L'ÉCHELLE. *ENTERING-ROPES*).

Due corde tese ad una certa altezza ai lati di bompresso diconsi *tientinben di bompresso* (TIRE-VEILLES DE BEAUPRÉ. *MAN ROPES OF THE SIDE OF THE BOWSPRIT*). Servono queste per difendere i marinaj che debbono manovrare sul bompresso. V. *Guardamano*.

*Tientinben dell'argano*. TIRE-VEILLE DU CABESTAN. *A SWIFTER OF THE CAPSTERN*. E una corda la quale lega insieme ed unisce tutte le estremità degli aspi dell' argano, quando è armato, e previene la rottura di alcuno di essi nell'azione che vi esercitano gli uomini.

TIMONE, s. m. *Governale*. GOUVERNAIL. *RUDDER*. E una costruzione di legname della forma pressochè di un solido prismatico triangolare troncato, che ha due facciate eguali di una certa larghezza, lungo quanto la ruota di poppa, e di poca grossezza in confronto delle altre due dimensioni. Questo solido è sospeso alla ruota di poppa, in tutti i bastimenti di mare, con più ganghieri, intorno ai quali si può volgere a destra ed a sinistra, o pure mantenersi nella direzione della chiglia, e serve a dirigere la rotta del bastimento, facendo volgere la prua a sinistra o a destra, o mantenendolo in una direzione costante, quand' egli è in moto, resistendo per questo mezzo alla forza del vento nelle vele, od alle agitazioni del mare, tendenti a rimuovere il bastimento dal suo cammino.

Ne' battelli, scialuppe e lance il timone è formato d' un asse o tavola semplice, tagliata nella forma conveniente per essere applicata con una delle sue coste o margini alla ruota di poppa, alla quale è sospesa con due arpioni o agugliotti molto lunghi, il più basso de' quali è fermato al corpo del battello, ch'entra in una femminella annessa al basso del timone; l' altro è fermato alla parte superiore del timone, ed entra in una femminella fermata nell' alto della ruota. Questo modo di applicare il timone alle piccole barche è necessario per poterlo levare e rimettere prontamente, sollevandolo od abbassandolo verticalmente. Il lato inferiore del timone si fa sempre più largo, e si va diminuendo alquanto verso la linea d' acqua, dopo di che si ristringe di molto sino alla sua cima o testata, la quale è traforata con un buco quadro per ricevere una barra di ferro o di legno, che serve a muoverlo a destra od a sinistra, od a tenerlo nella posizione di mezzo e secondo la direzione della chiglia o lunghezza del bastimento.

Ma ne' bastimenti maggiori è necessario un timone di maggior mole, e per muoverlo si richiede una leva più lunga, alla quale ancora è d' uopo aggiungere qualche potenza meccanica. Si darà perciò la descrizione individuata del timone d' una nave da guerra da ottanta cannoni.

Il timone delle navi è composto di due pezzi, uno più vicino alla ruota di poppa

che si chiama la *miccia* o il *maschio del timone* ( MÈCHE DE GOUVERNAIL. *MAIN PIECE* OR *CHOCKS OF THE RUDDER*), la quale d'ordinario si fa di due pezzi di legno di rovere insieme uniti; l'altra che si chiama il *rovescio del timone* ( SAFRAN DU GOUVERNAIL. *AFTER PIECE OF THE RUDDER* ), per accrescerne la larghezza, si fa d'abete onde riesca più leggiera.

Il pezzo principale della miccia debbe essere lungo quanto è il tratto della facciata inferiore della chiglia, sino ad alquanti pollici sopra la sommità della ruota di poppa. La sua larghezza nel fondo si fa di tanti pollici quanti sono i piedi della maggiore larghezza della nave, e la larghezza del rovescio si fa eguale alla metà della grossezza della chiglia. Queste due misure, prese insieme, formano la dimensione dell'estremità inferiore del timone in larghezza, la quale si diminuisce ascendendo, sicchè alla linea d'acqua si riduce a tre quarti, e ad otto o dieci pollici sopra questa linea il rovescio cessa, terminando in una mensola o gola rovescia. Giunto al dragante, il timone perde la metà della maggiore larghezza della sua miccia che si stringe riducendosi a foggia di mensola. Ivi termina propriamente il timone che continua poi in un pezzo quadrato, di lato eguale ad un terzo della maggiore larghezza della miccia. I tre pezzi de' quali è composto il timone sono connessi insieme con più perni a testa ingiavettati sopra viere all'altra loro estremità. Si aggiungono, alla facciata esteriore della grossezza del rovescio, due regoli grossi tre o quattro pollici, coll'idea di opporre una resistenza all'acqua, a misura ch'essa scorre al timone, e quindi di aumentarne l'azione, la quale idea è molto gratuita.

La grossezza del timone dall'alto al basso è eguale a quella della ruota di poppa cui si appone, ma si accostuma di accrescerla nel verso della larghezza all'infuori, sicchè riesca figurata a coda di rondine, affinchè l'angolo che fa il timone con la superficie della poppa nel volgersi, sia meno ottuso da una parte, e più acuto dall'altra. Si smussano i due spigoli della miccia dalla parte della ruota, onde abbia maggiore facilità di volgersi intorno a' suoi gangheri.

I gangheri sono di ferro, e cinque di numero, chiamati *femminelle* ( FEMELOTS. GOODINGS OF THE RUDDER), che sono fermati alla ruota, e *agugliotti* ( ÉGUILLOTS. *PINTLES OF THE RUDDER*), che sono assicurati al timone. Questi entrano ne' primi, vi posano sopra, corrispondendosi esattamente per le distanze nelle quali sono posti.

La lunghezza di ciascun agugliotto è eguale ad una grossezza e mezza del timone, e il loro diametro eguale ad un quarto della detta grossezza. Sono inchiodati sul timone con due lunghi rami o bandelle che lo abbracciano in tutta la sua larghezza. Il foro delle femminelle ha un diametro alcun poco maggiore del diametro dell'agugliotto, onde questo possa muoversi liberamente, e si guernisce internamente di bronzo per diminuire lo sfregamento. Presentemente nelle navi foderate di rame le bandelle si fanno dello stesso metallo. Il diametro esteriore delle femminelle è eguale al terzo della grossezza della ruota di poppa. Le bandelle delle stesse si prolungano più o meno per abbracciare il corpo della nave, alla quale si inchiodano d'ordinario per una lunghezza eguale a tre grossezze della ruota. La larghezza delle bandelle è un poco minore della metà della grossezza della ruota, e la loro grossezza è il quarto della larghezza.

Fu immaginato da alcuni anni in Inghilterra un nuovo modo per formare i gangheri del timone nelle navi da guerra, del quale si darà ora la descrizione, che dà notabili vantaggi.

I gangheri del timone si fanno di rame con lega, al numero di sei, e si assicurano come all'ordinario con chiodi e perni a vite. Due di questi ( Fig. 352 ) I, L hanno una forma particolare. La rosa o femminella non è traforata nè penetrata dall'agugliotto, ma la sua faccciata superiore è incavata a dieci linee di profondità, e l'arpione lungo tredici linee, e grosso come l'agugliotto di cui fa le veci, vi posa sopra. Gli altri quattro agugliotti M, N, O, P, fatti nel modo ordinario, entrano e si volgono nella rosa, ma non vi posano sopra, ciò che diminuisce di molto lo sfregamento.

Si fodera talvolta il timone di tavole per preservarlo dal rodimento de' vermi di mare.

La testa del timone entra nel bastimento per un'apertura praticata nel mezzo del forno di poppa, e s'innalza per alquanti pollici sopra il secondo ponte. In essa si aprono due buchi quadri o mortise, una sotto il secondo ponte per introdurvi la manovella destinata a muovere il timone, l'altra sopra lo stesso ponte per adattarvi un'altra manovella, qualora la prima si rompesse.

I timoni delle navi inglesi del commercio dell'Indie hanno una forma particolare, e che sarebbe da imitarsi. La miccia ha una testata rotonda quando entra nella *losca*, e l'asse AB di questa porzione cilindrica del timone passa per l'asse di tutti i gangheri ( Fig. 352 ).

Siccome per far questo è necessario tagliare la controruota esteriore di poppa al disopra del ganghero più alto, e fare un ritiro corrispondente nella miccia; così si fa quest' ultimo pezzo d'un legno alquanto curvo e talo che la sua cima formi il mezzo del rovescio, come si vede nella figura 352 espresso con la linea punteggiata ACD. Risultano da questa disposizione grandi vantaggi: 1.° la miccia conserva tutta la sua forza non essendo tagliata da incavi per situarvi i gangheri, i quali sono incassati in un altro pezzo aggiunto *ab*; 2.° il movimento della manovella si comunica al timone con una minore decomposizione di moti, e perciò si fa con minore forza movente, poichè si trasmette per una direzione unica e perpendicolare all'asse di rotazione; 3.° la manovella è meglio appoggiata e meno esposta a rompersi, poichè il suo maschio sta nella mortisa con parti eguali da amendue le parti dell'asse del moto; 4.° la losca si può fare perfettamente rotonda e avere il diametro che appunto basti per dar passaggio libero alla testa cilindrica del timone; quindi il forno della nave è meno indebolito di quello che nel modo ordinario, nel quale essendo l'asse di rotazione tra o quattro pollici avanti la miccia del timone, bisogna per la facilità de' volgimenti dello stesso che la losca abbia un diametro due volte e messa maggiore del diametro della miccia; 5.° siccome la miccia riempie quasi interamente la losca, particolarmente in tutto il dintorno ch'essa forma nel forno della nave; così s'inchioda una striscia di cuojo di vacca allo stesso dintorno, e vi si aggiunge un piccolo paglietto o burello per supplire alla mancanza di contiguità. Questo cuojo si ripiega per quattro pollici al più d'altezza sulla miccia del timone, e con un metodo tanto semplice e poco dispendioso si risparmiano quegl' invogli di tela incatramata che si sogliono mettere intorno alla stessa losca, i quali sovente sono rotti e distaccati dal mar grosso, e lasciano entrare l'acqua nella santa Barbara e nella gran camera. M. Snodgrass, costruttore principale della compagnia inglese delle Indie, nel 1782 e 1783 inventò questa forma di timone, la quale fu adottata esclusivamente in tutte le altre navi di quella compagnia, e si trova ottima.

La manovella del timone è un lungo pezzo di rovere riquadrato ch'entra con direzione orizzontale nella mortisa aperta nella testata del timone, sotto il secondo ponte, a livello della facciata superiore della barra d'arcaccia, detta *barra dello scudo* (BARRE D'ÉCUSSON).

Questa manovella si muove nella santa Barbara sotto i bagli del secondo ponte, tra i quali ad essa resta pochissimo intervallo. La sua estremità interiore è sostenuta dalla *mezzaluna* o *tamiso* ( LA TAMISE OU LA TAMISAILLE OU CROISSANT. *THE SWEEP OF THE TILLER* ).

La *mezzaluna* è un pezzo di legno semicircolare, le cui estremità sono fermate sotto i bagli del secondo ponte verso il davanti di santa Barbara, perchè serva d'appoggio alla manovella del timone, che, abbandonata al suo peso, si allontanerebbe dalla sua posizione orizzontale. Questo pezzo è poco grosso e molto largo. La manovella passa sotto la mezzaluna, ma mediante un tacchetto di ferro inchiodato sopra la manovella da una parte, e che si rileva dall'altra, ripiegandosi a zanca, si appoggia sulla mezzaluna, e le fa portare il peso della stessa manovella. La mezzaluna debb'essere molto bene appianata e liscia per disopra, e coperta di una lastra di ferro insegata ed insaponata, affinchè il tacchetto possa scorrere senza resistenza, quando si vuol portare la manovella a babordo od a tribordo. Nelle navi di primo rango vi sono due mezzelune, l'una avanti all'altra, onde la manovella che è molto lunga abbia due appoggi.

Si muove la manovella a destra ed a sinistra per mezzo della ruota del timone posta sul cassero o davanti all'albero di mezzana a perpendicolo sopra la di lei estremità. Questa ruota ha il suo asse di ferro o di rame collocato nel verso della lunghezza del bastimento, sostenuto da due piè dritti verticali, e porta un grosso cilindro o tamburo di legno, e una o due ruote composte di raggi che eccedono la loro circonferenza di alcuni pollici, i quali servono di impugnature per volgerle con facilità. Al tamburo o cilindro s'inchioda, con un segno di panno rosso, il punto di mezzo di una corda bianca che si chiama *trozza del timone* (DROSSE DU GOUVERNAIL. *TILLER-ROPE*), con la quale si fanno cinque giri sul tamburo.

Le due estremità della trozza dopo di aver passato il cassero ed il secondo ponte per due buchi aperti nella sua bordatura, passano ciascheduna per una rotella situata sotto le aperture del secondo ponte nella santa Barbara, e di nuovo per un bozzello incocciato a ciascuno dei bordi della nave ritornano e si fermano una per parte a due occhietti di ferro piantati lateralmente alla manovella.

Con questo meccanismo si volge la manovella del timone a tribordo o a babordo secondo il bisogno. Il segno rosso posto al luogo dov' è inchiodato il mezzo della trozza indica al timoniere la situazione della manovella, e quando egli vuol metterla a babordo, e far venire la prua a tribordo, gira la ruota verso di sè a tribordo, e inversamente: quando il segno è nel mezzo o nell' alto del tamburo, la manovella è diritta cioè nel verso della lunghezza della nave.

Gli ufficiali di quarto e i piloti i quali dal cassero non vedono la manovella nè il tamburo del timone, ne conoscono però la situazione coll' *assiometro*.

L'effetto del timone si comprende facilmente. Quando, per esempio, esso si volge dalla destra alla sinistra, mettendo la manovella a destra, l' acqua corrente lungo il bordo della nave viene a colpire il timone e tende a spingerlo dalla sinistra alla destra. Per maggiore facilità si può supporre che questa spinta sia esercitata sul punto nel quale il timone è attaccato alla nave, cioè alla poppa. Vi è dunque in questo caso una potenza applicata alla poppa, la cui direzione è dalla sinistra alla destra. Ma quando l' estremità d'un corpo è spinta da una potenza operante dalla sinistra alla destra, questa volgendosi dalla sinistra alla destra farà sì che l'altra estremità si volga dalla destra alla sinistra. Quindi il movimento del timone mentre fa volgere la poppa per una direzione, fa volgere la prua dalla stessa parte del timone.

Senza entrare nelle discussioni della teoria sul timone e suoi effetti, basta in questo luogo limitarsi a principj certi ed evidenti. E dunque chiaro che quanto maggiore sarà la velocità del bastimento, con tanto più di forza l' acqua scorrente lungo il bordo del bastimento verrà a colpire il timone, e si aumenterà a proporzione il suo effetto: e parimente la forza esercitata dall' acqua nel timone sarà tanto maggiore, poste le altre cose eguali, quanto sarà maggiore la superficie dello stesso immersa nel fluido. Si sa per la pratica e per ragionamento, che supposti angoli eguali del timone con la chiglia, egli avrà più forza da un lato per far poggiare il bastimento, che dall altro per farlo orzare, perchè nel primo caso la deriva si aggiunge all' effetto dell' acqua sul timone, e nel secondo vi apporta una diminuzione.

S' intenderà ancora facilmente che l' effetto del timone si aumenta a misura che il suo angolo con la chiglia è minore, e che si aumenta altresì in proporzione della lunghezza de' bastimenti; perchè ne' bastimenti più lunghi la forza che opera sul timone è applicata a un braccio di leva più lungo e più lontano dal centro di gravità.

Non è meno evidente che quanto maggiore inclinazione ha la ruota di poppa, tanto più si allontana il timone dalla sua posizione verticale nel volgerlo a destra o a sinistra, e per conseguenza che si diminuisce il suo effetto, perchè l' acqua lo colpisce allora più obbliquamente.

La teoria dell' azione e degli effetti del timone si ha luminosamente esposta da *Giorgio Ivan* nel suo esame marittimo.

Si dice che una nave è sensibile al suo timone, cioè sente prontamente l' azione del timone, quando è facile ad essere governata. V. *Governare*.

Dipendendo l' effetto del timone dalla velocità e quantità dell' acqua che va a colpire la di lui superficie, è manifesto che quanto è più veloce la marcia del bastimento, supposta l' acqua senza moto proprio, e quanto meglio figurate sono le sezioni orizzontali della nave dal mezzo verso poppa, per l'oggetto di farvi arrivare l'acqua corrente, tanto più valida sarà l' azione del timone. Quindi se l' acqua abbia un moto proprio nella direzione contraria al corso della nave, tanto maggiore sarà l' azione del timone: al contrario, se la direzione del moto proprio dell' acqua sarà la stessa che la direzione del corso della nave, tanto minore sarà l' effetto del timone. Quanto poi alla figura delle sezioni orizzontali e allo stellato che conviene dare ai fondi della nave perchè giunga l' acqua al timone, questo è argomento di molto studio e di esperienza. Posta l' acqua tranquilla e che non abbia alcun moto proprio, allora la velocità con cui il timone è colpito dipende dalla velocità delle nave, riguardandosi per questo capo la nave alla stessa condizione, come se essa restasse ferma e l' acqua corresse lungo i

suoi bordi coo la velocità propria della nave. Le barche le qoali pescano poco, e sooo di fondo piatto e di figora pressochè rettangolare, avendo i fianchi diritti e perpendicolari a la poppa quadra e niente o poco di taglio de' fondi, come sono le grosse barche le quali navigaoo pei fiumi o per canali, non possono valersi del timone applicato alla loro poppa come le barche di mare, e si servono di un timone che è una specie di remo assai lungo con larga pala, stroppato alla sommità della poppa. Ma dove alle barche fiumali si dà una forma di poppa meno larga, e in generale si attribuiscono delle sezioni rastremate discendendo dalla lioea d'acqua all'ingiù, esse ammettooo il timone applicato immediatamente alla poppa, daodogli oltre ciò maggior larghezza.

*Parti del timone.* PARTIES DU GOUVERNAIL *THE PARTS OF THE RUDDER.*

*La miccia o maschio.* LA MÈCHE. *THE MAIN PIECE.*

*Il rovescio.* LE SAFRAN. *THE AFTER PIECE.*

*La fodera.* LE DOUBLAGE. *THE BACK OF THE RUDDER.*

*La testata o testa.* LA TETE. *THE RUDDER HEAD.*

*La mortisa.* LA MORTAISE. *THE MORTISE.*

*Gli agugliotti.* LES ÉGUILLOTS. *THE PINTLES.*

*Le femminelle.* LES FEMELOTS. *THE GOODINGS.*

*La manovella.* Ven. *Ribolla.* LA BARRE. *THE TILLER.*

*La ruota.* LA ROUE. *THE WHEEL.*

*La erozza del timone.* LA DROSSE DU TIMON. *THE TILLER ROPE.*

*Bandelle o gangheri del timone.* PENTURES ou FERRURES DU GOUVERNAIL. *IRON-WORKS OF THE RUDDER OR RUDDER HINGES.*

*Braca del timone.* BRAGUE DU GOUVERNAIL. *RUDDER STOPPERS APPLIED TO THE RUDDER IN FRENCH SHIPS, TO PREVENT ITS BEING UNSHIPPED.*

*Staffa del timone.* ÉTRIEUX DU GOUVERNAIL. *IRON-STIRRUP.*

*Montare, mettere a luogo il timone.* REMONTER LE TIMON. *TO HANG THE RUDDER.*

*Smontare il timone.* DÉMONTER LE GOUVERNAIL. *TO UNHANG THE RUDDER.*

*Timone alla via.* DROITE LA BARRE. *PUT THE HELM AMIDSHIPS.* È un comando, affinchè si tenga il bastimento nella direzione della lunghezza della oave.

*Timone a babordo.* BABORD LA BARRE. *PORT THE HELM.* È un comando per far portare il timone alla sinistra.

*Timone a tribordo.* TRIBORD LA BARRE. *STARBOARD THE HELM.* È un altro comando simile per la destra.

*Drizza la manovella.* DRESSE LA BARRE. *RIGHT THE HELM.*

*Manovella a sopravvento.* BARRE AU VENT. *UP WITH THE HELM.*

*Manovella a sottovento.* BARRE DESSOUS. *DOWN WITH THE HELM.*

*Lasca la manovella.* MOLE LA BARRE. *EASE THE HELM.*

*Cambio la manovello.* CHANGE LA BARRE. *SHIFT THE HELM.*

TIMONERIA, s. f. TIMONNERIE. Si chiama così il posto de' timonieri, cioè un certo spazio sul cassero, vicino all'albero di mezzana ed alla ruota del timone: ivi è collocata la chiesola o abitacolo, coo le bussole e lampana che io esso rinchiudonsi.

Dicono alcuni *timoneria* anche la losca.

TIMONIERO, s. m. TIMONNIER. *HELMSMAN. STEERSMAN.* È l'uomo destinato a muovere il timone secondo il bisogno e i comandi che gli sono dati.

*Un timoniero, un uomo alla manovella.* UN TIMONNIER A LA BARRE. *A HAND TO THE HELM.* È un comaodo per aggiungere un uomo all'uffizio di regolare il timone.

*Cambia il timoniero.* CHANGE LE TIMONNIER. *GET ANOTHER HELMSMAN.*

*Il timoniero ha mangiato della sabbia.* LE TIMONNIER A MANGÈ DU SABLE. *THE HELMSMAN HAS FLOGGED OR CHEATED THE GLASS.* Vuol dire che ha voltato l'ampolletta od orologio a sabbia troppo presto.

TINA (s. f.) *da catrame.* AUGE A GOUDRON. *A TAR BUCKET.* È un vaso di legno nel quale si tiene il catrame.

TINGERE, v. a. *Tignere. Dipingere.* PEINDRE. NOIRCIR.

*Tingere gli alberi, il bastimento.* NOIRCIR LES MATS, LE NAVIRE. *TO PAINT THE MASTS, THE SHIP.* È lo stesso che impiastrare di catrame o impeciare gli alberi ed il bastimento.

*Questo bastimento è tinto, è dipinto di fresco.* CE BATIMENT EST PEINT DE FRAIS. *THAT SHIP IS NEWLY PAINTED.*

TIRAMOLLA. *LET GO AND HAUL.* È quando una parte delle funi si allenta, e l'altra si tira o si tesa.

È anche un termine di comando, quando si gira di bordo, e si dice *tiramolla a prua* od *a poppa.* Così, quando un cavo è imbrogliato o per dispassarlo dal bozzello, si dice *fare tiramolla alle cime de' cavi.* Siccome le vele sono fermate con le manovre per

ogni verso, quando si naviga; così non si può fare nella loro disposizione alcuna alterazione, senz' allentarne o mollarne alcune e tesarne altre. Quindi è derivata questa parola che accompagna sempre il comando di qualche manovra: ed è parimente derivato il verbo *Tiramollare*.

TIRANNIA, s. f. CLAPOTAGE. *TURBULENT MOTION OF THE SEA OR RUNNING IN HEAPS*. E un movimento vivace del mare sollevato; è anche quell' ondeggiamento che fa il mare nei porti, quando fuori di essi è fortuna.

TIRANTE, s. m. *Vetta*. GARANT. *FALL*. E la corda che passa per un bozzello o per una taglia, la quale corda resta libera o vi si applica l' uomo per tirarla o lascarla.

*Tirante di un paranco*. GARANT DE PALAN. *FALL OF A TACKLE*.

*Tirante di candelizza*. GARANT DE CANDELETTE. *THE FISH TACKLE-FALL*.

*Tirante di cappone*. GARANT DE CAPON. *THE CAT-FALL*.

TIRARE, v. a. *Tirare il cannone. Sparare il cannone*. TIRER DU CANON. *TO FIRE GUNS*.

*Tirare a terra un bastimento*. TIRER UN BATIMENT A TERRE. *TO GROUND A VESSEL*. E metterlo a secco sol terreno, in un cantiere, in un porto ecc., ritirandolo dal mare con delle potenze meccaniche, per raddobbarlo e ripararlo. Questo metodo non ha luogo che pei piccoli bastimenti. I grandi richiederebbero troppo forti potenze meccaniche. Quindi si fanno entrare ne' bacini o si raddobbano mentre sono in acqua.

*Tirare una barca con la corda*. Veo. *Tirare coll' alzana*. HALER A LA CORDE. *TO TRACK OR WARP A BOAT BY A ROPE REACHING A SHORE*. V. *Alzaja*.

*Tirare avanti una nave*. TOUER UN BATIMENT. *TO TOW, TO HAUL ONE'S SELF AHEAD*. Vuol dire rimurchiare una barca o col gegomo o col rimurchio.

*Tirare o virare la gomona col cavo piano*. VIRER LE CABLE AVEC LA TOURNEVIRE. *TO HEAVE UPON THE CABLE WITH THE VOYAL*. Significa l' azione di salpare valendosi del viradore o cavo piano unito alla gomona con lo salmastre.

TIRO ( s. m. ) *di cannone*. COUP DE CANON. *A GUN FIRED*. E l' atto di tirare il cannone.

*Tiro di cannone a balzi*. COUP A RICOCHET, BOULET ROUND. *A RICOCHET OR ROLLING AND BOUNDING SHOT*. È quando si spara il cannone in modo, che balzando la palla dall' acqua o dalla terra, vada a colpire un punto più alto.

*Tiro di cannone in arco*. COUP EN ARC. *A SHOT FIRED ABOVE THE HORIZON OR IN A BOW*. E quando il tiro si dirige col cannone elevato sopra l' orizzontale e con la bocca all' insù, sicchè la palla descriva un arco.

*Tiro di punto in bianco*. COUP DE BUT EN BLANC. *POINT-BLANCK, DIRECTLY*. Questo si dice per esprimere la distanza cui può arrivare il colpo del cannone per linea retta orizzontale.

*Tiro di prova*. COUP D'ÉPREUVE. *A SHOT TO PROOFE THE GUNS*. Sono tiri che si fanno per esperimentare i cannoni non adoperati prima.

*Tiro con palla o a metraglia*. COUP A BOULET OU A MITRAILLE. *SHOT OR LANGREL*.

*Tiro con polvere*. COUP A POUDRE. *GUN FIRED WITH POWDER*.

*Tiro nell' opera viva*. COUP DANS L'ŒUVRE VIVE. *A SHOT ON THE QUICK-WORK OR UNDER WATER*. È quando si mira a colpire il corpo di un bastimento sotto la linea d' acqua.

*Tiro per venire a parlamento*. COUP A HÉLER UN VAISSEAU. *A GUN FIRED TO HAIL A SHIP*.

*Tiro a tutta volata*. COUP A PORTÉE ENTIÈRE OU A TOUTE VOLÉE. *RANDOM-SHOT*.

*Tiro sotto l' orizzonte*. COUP SOUS LA LIGNE HORIZONTALE. *A SHOT UNDER THE HORIZONTAL LINE*.

*Tiro di cannone a livello*. COUP HORIZONTAL. È quello che si fa col cannone messo ad angolo retto con la linea verticale.

*Tiro di cannone di partenza*. COUP DE CANON DE PARTANCE. *A GUN FIRED AS A SIGNAL FOR SAILING*. E un tiro a sola polvere, che il comandante ordina di fare, per avvertire la gente dell' equipaggio e gli ufficiali di rendersi a bordo per partire. Dicesi anche *segnale di partenza* ( SIGNAL DE PARTANCE ).

*Tiro di assicurazione*. COUP DE CANON D'ASSURANCE. *A GUN FIRED BY A SHIP WHEN SHE SHEWS HER COLOURS, TO AFFIRM THE TRUTH OF HER BEING REALLY OF THE NATION WHOSE COLOURS SHE DISPLAYS*. E un tiro col quale la nave assicura di essere di quella nazione della quale spiega la bandiera entrando in un porto.

*Tiro di cannone all' acqua*. COUP DE CANON A L'EAU. *A SHOT RECEIVED UNDER WATER OR A SHOT BETWEEN WIND AND WATER*. E un colpo ricevuto dalla nave nel combattimento sotto la sua linea d' acqua. Si tengono nelle gallerie sotto i ponti dei calafati i quali fanno il giro internamente della nave, muniti di tappi e platine di varie grossezze, di stoppa e di catrame, per ristoppare o turare prontamente questi buchi durante un combattimento.

*Tiro di diana.* Coup de canon de diane. *Morning gun* or *morning watch-gun.* E un tiro di cannone che si fa tutte le mattine alla punta del giorno, quando la nave è ancorata alla rada.

*Tiro di ritirato.* Coup de canon de retraite. *Evening gun* or *the night gun.* E un tiro che si fa tutte le sere dopo che il sole è tramontato, per annunziare la ritirata che si batte subito dopo dai tamburi.

*Tiro di cannone nel legno.* Coup de canon en bois. *A shot received in the upper-works.* È quel colpo che arriva nella parte della nave ch' è sopr' acqua.

TOCCARE ( v. n. ) *il fondo.* Toucher. Donner un coup de talon. *To strike the ground, to strike* or *touch against a rock* or *sand bank.* E urtare contro il fondo per mancanza d'acqua in cui possa galleggiare il bastimento. Quando per forza de' venti o del mar grosso il bastimento con la velocità acquistata urta in fondi di dure rocce, esso è perduto; ma quando con vento moderato tocca e s'incaglia sopra fondi di sabbia o di fanghiglia, per lo più non v'è pericolo. Siccome, per la differenza del pescare, la prima che tocca e s'incaglia, è la parte posteriore della chiglia; così in questo caso conviene alleggerire il bastimento a poppa trasportando parte dei pesi a prua, o pure mandare dietro al bastimento in certa distanza un'ancora di tonneggio per gegomarsi, e uscire dal luogo duv' è incagliato, o anche servirsi di amendue questi mezzi. Se la marea ascende in questo tempo, essa sola talvolta basta per rimettere a galla il bastimento.

*Toccare un porto.* Toucher un port. *To touch* or *call at any port.* È l'entrare e trattenersi per poco in un porto.

*Toccare l'ago* vuol dire ripassare col polo della calamita armata l' ago magnetico per ravvivarne la forza con cui tende al polo artico.

TOLDA, s. f. Tillac. *Deck.* È una parola antiquata in italiano e in francese, e quasi fuori d' uso, che significava il ponte o la coverta di una nave. Si dice talvolta parlando delle galere o delle barche fiumali.

TOMBATA ( s. f. ) *di una vela.* Voc. Ven. Chute d'une voile. *Depth* or *drop of a sail.* V. *Caduta.*

*Tombata di una bandiera.* Guindant. *Hoist of a flag.* V. *Ghindante.*

*Tombata di una nave.* Si dice dell' altezza degli alberi. Nave che ha molta tombata significa che ha gli alberi molto alti.

TONNEGGIO, s. m. Touée. *Tow-line, tow-rope* or *warp.* Si chiama così l' unione di più gherlini, per le loro estremità, ed attaccati ad un'ancora che si chiama *ancora di tonneggio* ( Ancre de touée. *The stream-anchor* ) che serve, alando su d' essa dal bastimento, a promuoverlo verso il punto ov' è afferrata l' ancora.

Chiamasi *ancora di tonneggio* ( Ancre de touée ) una piccola ancora la quale si porta in lontananza con la scialuppa verso il luogo cui uno vuol accostarsi, ad oggetto di avvicinarvisi alando sul gherlino che è attaccato a quest'ancora. Ven. *Gegomarsi. Ancora o ferro da gegomo. Usto.*

TONNELLATA, s. f. *Tonnelloto.* Tonneau. *Tun* or *weight.* In termine di commercio di mare è l' unità di misura per significare la capacità di una nave e il carico che essa può portare. Quindi si dice un bastimento di cinquecento tonnellate, di ottocento tonnellate ecc.

La parola francese tonneau corrisponde all' italiana *botta*, e si potrebbe usare anche di questa voce per l' unità di misura di capacità e di peso o carico de' bastimenti. In italiano per quest'oggetto si adotta il termine di *tonnellata.* Si usò in Venezia altre volte il nome di *botta candiatta* per esprimere la tonnellata di duecento libbre grosse.

La tonnellata si stima del peso di duemila libbre, o venti quintali di cento libbre l' uno. Il prezzo del nolo o trasporto delle mercanzie che si caricano sopra un bastimento, si regola sul quintale o sulla tonnellata; quindi si dice caricare a quintale o a centinajo, o pure caricare a tonnellata. Quanto al volume che si occupa nella stiva de' bastimenti col carico, ogni tonnellata si calcola equivalente a quarantadue piedi cubici.

Ancorchè la tonnellata di mare sia stimata di duemila libbre di peso, non pertanto pel prezzo del nolo si valuta in due maniere, cioè avendo rigoardo al peso delle mercanzie o all'ingombro che possono fare nella stiva, cioè allo spazio che possono occupare relativamente al loro volume. Quindi le mercanzie si valutano dietro l'esperienza in certo rapporto tra il peso ed il volume. Così, per esempio, quattro barili di vino si prendono per una tonnellata: venti staja di castagne, di frumento, di fava, di linosa, di noci ecc. per una tonnellata; cinque balle di penna o di pellami, pesanti ciascuno un quintale, e otto balle di carta, ognuna delle

quali pesi cento libbre, fanno parimenta una tonnellata: tre balle di canapa, ciascuna pesante due quintali, fanno una tonnellata: venti quintali di tabacco sono stimati per una tonnellata, quanto al peso; ma quanto all'ingombro, vi vogliono cento e cinquanta rotoli di tabacco per formare la tonnellata. Egli è perciò che si distinguo tonnellata di peso da tonnellata di volume o d'ingombro.

La quantità delle tonnellata che un bastimento può portare, si chiama la sua *portato in tonnellate* (SON PORT EN TONNEAUX. *BURTHEN*). Questa si conosce con una operazione di misura e di calcolo delle capacità della stiva, che si chiama la *stazaturo* (JAUGEAGE. *THE TONNAGE OF THE ACT AND MANNER OF MEASURING A SHIP FOR TONNAGE*). V. *Stazatura*.

TONTURA. V. *Alunamento*.

TORCIMENTO, s. m. TORS. *TWISTING A ROPE*. Significa il grado a cui s'attorcigliano le corde nel fabbricarle, per tenere congiunti i loro legnuoli o cordoni in modo da formare per la loro stretta unione un corpo solo. Il grado di torcimento è maggiore o minore secondo l'uso cui la corda è destinata.

Per esempio, le gomone che tenendo le ancore debbono stare sott' acqua, e varie altro manovre che stanno ferme, hanno bisogno di maggior torcimento per riuscire più rigide, e nello stesso tampo più impenetrabili all' acqua del mare e a quella della pioggia.

Le manovre correnti che debbono scorrere nelle taglie a piegarsi per varie direzioni, hanno minor torcimento delle manovre ferme, da' gherlini, delle gomone.

Le ralinghe delle vele sono, tra tutte le corde che si fabbricano per la marina, quelle che hanno il minor torcimento, per la ragione che sono destinate a servire di orlo alle vele, senza diminuire possibilmente la pieghevolezza della tela, la quale dee prestarsi a tutte le impulsioni del vento.

*Levare il torcimento. Distorcere una corda*. OTER LE TORS A UN CORDAGE. *TO UNTWIST A ROPE*. È torcerla in senso contrario del primo torcimento cho ha ricevuto, e ciò per renderla più pieghevole e più maneggevole.

*Una corda che ha troppo torcimento*. UN CORDAGE QUI A TROP DE TORS. *A ROPE WHICH IS TOO HARD TWISTED*.

TORELLI, s. m. pl. GABORDS. *GARBOARD-STRAKE OR GARBOARD-STRAKS*. Veo. *Panniselli*. Si denominano così, nella costruzione delle navi, le prime file o corsi delle tavole di bordatura esteriore, cioè quelle cha sono più vicine alla chiglia. I torelli si estendono per tutta la lunghezza del bastimento dalla ruota di prua sino a quella di poppa.

TORNELLO. V. *Arganello*.

TORTIZZA, s. f. È una fune attaccata all' albero maestro, come le *costiere*, ma è più grossa, ed è l'ultima alla prora. Serve nella galere per *costiero* e per arborare e disarborare. Alcuni bastimenti ne portano una particolare che pende a canto dell' albero.

TOSSO, s. m. QUENOUILLETTE DE TRÉLINGAGE. BASTET. *FOOT-HOOK STAFF*. È una corda che attraversa le sartie degli alberi bassi, dove cominciano ad avvicinarsi tra di loro, e vicino alla testata degli stessi alberi. V. *Trelingaggio*.

TRABACCOLO, s. m. Sorta di bastimento di mediocre grandezza con due o tre alberi con vele quadre o a tarchia. D'ordinario serve a piccole navigazioni nell'Adriatico.

TRABOCCARE, v. n. TRÉBUCHER. E far uso dello strumento detto *trabocchetto*. V. *Abboccare*.

TRABOCCHETTO, s. m. TRÉBUCHET. È un istrumento de' costruttori, il quale è formato da una riga lunga circa due piedi, con divisioni indicanti il rientramento graduato che debbono ricevere la coste della nave, il cui contorno è dedotto da quello della costa maestra. La graduazione del trabocchetto dimostra al costruttore come debba regolare questa rientrata o traboccamento. È un regolo diverso per la graduazione, ma simile per l'uso a quello della brusca. V. *Brusca* e *Fraschia*.

TRACCHEGGIA. V. *Calata*.

TRACCHEGGIARE, v. a. Significa combattere da lontano, e quasi scaramucciando travagliare il nemico.

TRAGUARDO. V. *Alidada*.

TRAINA, s. f. *Alla traina*. A LA TRAINE. *TOWING OVER BOARD*. Si dice che un bastimento, un canotto, un altro oggetto galleggiante è alla traina, quand' è attaccato ad una corda che si stende dalla poppa della nave, ed è trascinato dal di lei moto. I marinaj fanno un fagotto delle loro camicie e dei loro pannilini sporchi, e li mettono alla traina per lavarli e nettarli.

*Scialuppa alla traina, a rimurchio. Canotto alla traina, a rimurchio*. CHALOUPE A LA TRAINE. CANOT A LA TRAINE. *A BOAT TOWING AT THE STERN OF A SHIP*.

TRAINO, s. m. CARRÉ. TRAINEAU. *SLEDGE IN A ROPE-YARD*. Utensile di corderia che serve alla commettitura o attorcigliamento dei cavi. È una specie di carretta composta di

un'intelajatura di legname quadra bislunga, che si appoggia sul suolo ricoperto di tavole. Ad una delle sue estremità si sollevano due stanti verticali o piè dritti, assicurati con due contrafforti all'indietro. Fra questi è fermata un'asse, con un buco pel quale passa una manovella orizzontale, all'estremità della quale sono attaccate le estremità di tutti i legnuoli che entrano nella composizione o commettitura della corda che s'intende di costruire. Siccome nella commettitura i cordoni s'accorciano, e l'altra loro estremità è fermata a stanti immobili in capo alla corderia, il traino che scorre gradatamente verso questo punto fisso, modera l'accorciamento, essendo lento il suo moto per lo sfregamento col suolo, accresciuto dal proprio peso e dal carico d'altro peso che gli si aggiunge, in una certa proporzione alla forza della tensione e della elasticità dei cordoni commessi.

*Traino*. TRAINEAU. TRAINE. È un grosso tronco di legno d'abete, piano nella faccia inferiore, incavato nella superiore, dove si ripone un albero di nave che si vuol trasportare, strascinando il tronco sul suolo.

TRALICE (A), avv. DE TRAVERS, DE BIAIS *Barel*. A schiancio, non per diritto, obbliquamente.

TRALINGAGGIO. V. *Trelingaggio*.

TRAMAGLIO ( s. m. ) e *tremaglio*. TRAMAIL. *A TRAMMEL* OR *DRAG-NET*. Sorta di rete da pescare, composta di tre teli di rete sovrapposti l'uno all'altro. La maglia del telo di mezzo non eccede la larghezza di un pollice, e quella dei teli laterali è larga circa un mezzo piede, sicchè il pesce che dà nella rete spingendo il telo di mezzo ne' vani di uno de' laterali, viene a formare una specie di borsa in cui resta preso.

TRAMESSI, s. m.-pl. Chiamansi con questo nome alcune piccole quantità di robe da trasportare, come scatole, fagotti, piccoli involti, ecc. che non entrano nella pólizza di carico.

TRAMEZZI, s. m. pl. *Paratie*. CLOISONS. *PARTITIONS OR BOARDS*. Sono tavolati verticali che si fanno nella stiva, nel corridore, nel falso ponte delle navi, per dividere gli spazj in camerini, o stanze, o sode.

TRAMOGGIA, s. f. TRÉMIE. Si dà questo nome a' buchi aperti nella morata d'un vascello, dirimpetto alla gatta per lo scolo delle acque che raccolgonsi in quello spazio. Diconsi più propriamente *ombrinali dello gatta*.

TRAMOGGIA. TRÉMIE. *A TRUNK*. È un passaggio coperto, inclinato, pel quale si fanno scorrere ne' vascelli mercantili le gomone dal castello di prua alla loro camera.

*Tramoggia*. TRÉMIE. *COMPANION ABOUND THE HATCH-WAY OF A FISHING BOAT*. È un contorno di tavole verticali posto intorno al boccaporto per impedire che le onde non mandino l'acqua nell'interno per quella apertura.

TRAMONTANA, s. f. *Norte*. NORD. *NORTH*. È uno dei quattro punti cardinali.

*Tramontana*. *Buffata tempestosa di vento settentrionale*. ACCORDIE ou VENT FORT DU NORD. *A NORTHERLY STORM*. Nel golfo del Messico è frequente: lo chiamano *A NORTH*.

TRAMONTARE, v. n. ( *Occaso* s. m. ). Si dice d'ogni astro che passa sotto l'orizzonte.

*Tramontare del sole*. COUCHER DU SOLEIL. *THE SUN-SET*. Negli equinozj il sole tramonta in un punto dell'orizzonte lontano dal vero Norte 90°, ed egualmente dal Sud: si dice *Occidente* o *Ponente equinoziale*, ed è quando il sole entra nel segno d'Arieta o di Libbra. Si discosta poi da quel punto sino ai solstizj, e in quello d'inverno si dice *Occaso* o *Ponente jemale*; e in quello di estate si dice *Occaso* o *Ponente estivo*.

*Tramontare degli astri*. *Occaso degli astri*. COUCHER DES ASTRES. *SETTING OF THE STARS*. Il momento nel quale gli astri dispajono e si occultano sotto l'orizzonte, il quale si dice *Cosmico* quando l'astro tramonta mentre si leva il sole, *Eliaco* quando nel tramontare entra nei raggi del sole e non è visibile per la superiorità della luce di questo, *Acronico* quando l'astro si leva mentre tramonta il sole.

TRANARE, v. a. *Trainare*. TRAINER. *TO DRAW*, *DRAG* OR *DRAG ALONG*. Strascinare col traino.

TRANSAZIONE, s. f. TRANSACTION, CONVENTION, ACCORD. *TRANSACTION*, *AGREEMENT*. Vale trattato, composizione, patto fra le parti per terminare una lite d'accordo.

TRAPANARE. V. *Verinare*.

TRAPANO. V. *Verina*.

TRAPONTE, s. m. ENTRE-PONT. *BETWEEN DECKS*. Questa voce, la quale, sebbene non sia generalmente adottata, si potrebbe però accettare, esprime l'intervallo o sia l'altezza tra un ponte e l'altro nelle navi da guerra. In questo intervallo si dispongono le più grosse batterie di cannoni. L'altezza di questo intervallo si prende dalla superficie superiore del primo ponte o del ponte più basso, alla faccia inferiore del baglio del

ponte superiore. Essa non può essere minore di cinque piedi e mezzo a sei, dovendo bastare al libero passaggio e servizio degli uomini, cannonieri, marinaj, ecc. Questa misura però debb' essere limitata per non elevare soverchiamente le opere morte; essa si aumenta di alcuni pollici verso poppa e verso prua, per rendere più comodi gli alloggi degli ufficiali. Vi è un simile intervallo anche tra il primo e il falso ponte sul quale non vi sono cannoni.

Le navi a tre ponti hanno due traponti. Le fregate, le corvette, le gabarre e i bastimenti mercantili, dove si dispone una batteria, hanno un solo ponte, e un simile intervallo tra questo e il falso ponte, che si destina ad alloggi ed alla collocazione di alcuni effetti.

TRAPORTELLI, s. m. pl. ENTRE-SABORDS. *INTERVALS BETWEEN PORTS OF A SHIP'S SIDE.* Voce che si può adottare per significare l' intervallo tra i portelli dei cannoni e anche la bordatura che cuopre lo stesso intervallo.

TRAPPE, s. f. pl. ATTRAPES. *RELIEVING ROPES OR RELIEVING TACKLES USED IN CAREENING.* Quando si vuol abbattere in carena un vascello, e si fa forza per inclinarlo da un lato, affinchè questa inclinazione non si accresca oltre i limiti di sicurezza, si dispongono degli altri cavi dal lato opposto, col mezzo de' quali l' inclinazione si arresta. Questi cavi di ritegno diconsi *trappe*. Si dà lo stesso nome a corde le quali regolano la direzione dei pesi che sollevano per abbassarli poi in modo che si vengano a corrispondere ai luoghi che loro si destinano, quali sono i grossi colli che s' imbarcano, e si vogliono introdurre ne' boccaporti, o le lance che vogliansi rimettere nelle morse.

TRASADORI, s. m. pl. Voc. Ven. Così diconsi alcuni grossi cavi o semplici o orditi sopra taglio, per esercitare con essi grandi sforzi, o di muovere o di ritenere pesi assai gravi.

TRASPORTO, s. m. *Bastimento di trasporto.* BATIMENT DE TRANSPORT. *A TRANSPORT, A TRANSPORT-SHIP.* È un bastimento destinato al trasporto di viveri, di truppe, di munizioni seguendo una squadra o un' armata navale.

TRASTO, s. m. È la parte di mezzo della barca, dove sta seduto il passeggiero. Quindi viene la frase *salter di trasto in sentina* per significare uscir di têma, non istare nel proposito. V. *Gondola.*

TRATTA, s. f. *Trasporto. Traffico.* TRAITE. *TRADING OF SHIPS, EXPORTATION OF COMMODITIES.* È sinonimo di *commercio.* Si dice ancora del cambio di generi, come la tratta de' cuoi, la tratta de' buoi al Madagascar, ecc.

TRATTAMENTO, s. m. TRAITEMENT. Assegno e supplimento d' assegno accordato dal Governo a quelli che sono al servizio dello Stato.

TRAVAGLIARE, v. a. TRAVAILLER.

*Il mare travaglia.* LA MER TRAVAILLE. *THE SEA SWELLS TUMULTUOUSLY.* Si dice quand' è grandemente agitato.

*Un vascello travaglia.* UN VAISSEAU TRAVAILLE. *THE SHIP ROLLS OR PITCHES HEAVILY.* Si dice quando una nave rulla e beccheggia fortemente.

TRAVE, s. f. POUTRE. *A BEAM, A GREAT PIECE OF TIMBER.* Lungo e grosso legno che sostiene le impalcature, quale nei vascelli è l' ufficio dei bagli, che perciò appresso gli Inglesi s' indica con lo stesso vocabolo.

*Trave di un porto.* V. *Barra.*

TRAVERSARE, v. a. TRAVERSER. *To CROSS.*

*Traversare l' ancora.* TRAVERSER L' ANCRE. *To FISH THE ANCHOR OR THE STOCKS.* È alzare l' ancora dalla grua dove è pendente sino al bordo del bastimento, e disporla orizzontalmente sotto una delle sartie di trinchetto. Un vascello in mare ha tutte le sue ancore traversate e tenute nella posizione indicata per mezzo dei cavi che diconsi *serrabozze* (SERRE-BOSSES) allacciati agli scarmi del castello di prua.

*Traversare una vela.* TRAVERSER UNE VOILE. *To FLAT IN THE SAILS.* È ciò che si fa cazzando la sua scotta, sicchè la parte di vela che è sottovento si presenti al vento ad angolo d' incidenza maggiore. Onde *traversare il trinchetto* (TRAVERSER LA MISAINE. *To FLAT IN FORWARD*), *traversare i flocchi* (TRAVERSER LES FLOCS. *To HALE OVER THE JIB AND FORE STAY SAIL SHEETS*), si dice e si fa all'oggetto di far poggiare il bastimento con maggiore prontezza e sicurezza.

*Traversare un vascello.* TRAVERSER UN VAISSEAU. *To BRING THE SHIP'S BROADSIDE.* Significa disporlo in modo che presenti il fianco ad un oggetto determinato.

*Traversare una baja.* TRAVERSER UNE BAIE. *To CROSS A BAY.* È percorrere la linea della sua larghezza.

TRAVERSATA, s. f. TRAVERSÉE. PASSAGE. È un nome che si dà ad un viaggio marittimo, e anche al tempo che vi s' impiega. Così si suol dire: *Questo bastimento fece una bella traversata: una traversata di ventotto giorni dalla Martinica a Brest: la nostra traversata*

*fu di quarantotto giorni.* CE VAISSEAU A FAIT UNE BELLE TRAVERSÉE: IL A FAIT UNE TRAVERSÉE DE VINGT-HUIT JOURS DE LA MARTINIQUE A BREST: NOTRE TRAVERSÉE A ÉTÉ DE QUARANTE-HUIT JOURS. *WE HAVE HAD A FINE PASSAGE*, OR *A PASSAGE OF SEVEN WEEKS*.

*Traversata lunga.* LONGUE TRAVERSÉE. *A LONG OR A TEDIOUS PASSAGE.*

*Abbiamo fatta una traversata molto incomoda.* NOTRE TRAVERSÉE A ÉTÉ TRÈS-DURE. *WE HAVE HAD A VERY ROUGH PASSAGE.*

TRAVERSI, s. m. pl. *Traversini.* TRAVERSINS. È un termine di costruzione.

*Traversi de' bagli o de' baglietti.* TRAVERSINS DES BAUX OU BARROTINS. *SMALL CARLINGS PUT BETWEEN THE BEAMS IN THE FRENCH SHIPS OF WAR.* Sono piccoli pezzi di legno tra i bagli dei ponti a certe mediocri distanze per contenerli, legarli e servire d'appoggio ai baglietti; la loro grossezza è eguale alla grossezza delle tavole del ponte. Debbono essere posti sotto la facciata superiore dei bagli, di tutta l'altezza de' baglietti, sicchè i baglietti che vengono ad appoggiarsi su i traversi, abbiano il loro campo o la loro facciata superiore a livello con la superficie superiore de' bagli, per ricevere come questi e sostenere le tavole del ponte. Si ha attenzione di collocare questi traversi sotto ogni ponte, in modo che siano disposti in altrettante file continuate dal davanti all'indietro.

*Traversi di boccaporte.* TRAVERSINS D'ÉCOUTILLE. *GUTTER-LEDGE.* Chiamansi così due traversi un poco più forti de' sopranimentovati, i quali con i due bagli vicini oei quali s'incassano, formano a destra ed a sinistra il quadro d'ogni boccaporta. Questi traversi pareggiansi in superficie coi bagli, e si fa sopra tutti un battente che serve d'imposta al *quartiere* o *coperchio* della boccaporta (PANNEAU. *HATCH-COVER* OR *LID OF A HATCHWAY*.

Chiamasi anche *traverso di boccaporta*, dove i quartieri sono di due partite, quel pezzo di legno che si dispone sul mezzo dell'apertura, a serve d'appoggio ad amendue la partita. A questo traverso si fanno due battenti, uno per parte, che servono d'imposte alle partite, e dove s'incassano ne' bagli hanno apposto un anello di ferro o campanella che serve a levare e a rimettere questo pezzo, secondo che si vuole aprire o chiudere interamente la boccaporta.

*Traverso delle bitte.* TRAVERSIN DES BITTES. *CROSS-PIECE OF THE BITS.* È un pezzo di legno messo attraverso e legato fortemente con i duo stanti delle bitte, per tenerli uniti e rinforzarli. V. *Bitta.*

*Traverso degli scontri.* TRAVERSIN D'ÉLINGUET OU SOLE D'ÉLINGUET. È un pezzo di legno inchiodato sul baglio, davanti e di dietro all'argano, che serve d'appoggio e di ritegno alle teste degli scontri che sono piantati in questo traverso, o sono mobili intorno alla loro caviglie.

*Traverso dei tacchetti.* TRAVERSIN DE TAQUET. *CROSS-PIECE OF THE RAVEL.* Sono pezzi di legno di cinque o sei piedi di lunghezza, ne' quali sono incassati i tacchetti per dar volta sopra di essi ai cavi.

*Traversi dell'ancora.* TRAVERSINS DE L'ANCRE. Sono cavi che si mettono nell'ancora, per traversarla.

TRAVERSIA (s. f.) *di un porto o di una costa.* VENT TRAVERSIER D'UN PORT OU D'UNE COTE. *A WIND THAT BLOWS IN SUCH A DIRECTION, AS TO ENABLE A SHIP TO PROCEED FROM ONE PORT TO ANOTHER, AND TO RETURN, WITHOUT TACKING.* Si chiama così un vento frequente in un paraggio, che fa angolo retto con la direzione che si dee tenere per entrare in un porto.

Dicesi anche *traversia* una qualità di tempesta, provegnente dall'impeto con cui sono agitate dai venti le acque del mare, sì che urtano e trattengono le acque dei fiumi che si scaricano nel mare, onde questi non possono superare la di lui resistenza.

TRAVERSIERE, s. m. TRAVERSIER. È un piccolo bastimento di pesca de' paesi marittimi della Charenta inferiore e di altri luoghi vicini. Non ha che un albero, e porta d'ordinario tre vele; una all'albero, l'altra allo straglio e la terza ad un buttafuori ch'è all'indietro. Non serve che a far piccole traversate.

*Traversiere di scialuppa.* TRAVERSIER DE CHALOUPE. *THE FORE-THWART OF A LAUNCH OR LONG-BOAT.* È un pezzo di legno stabilito sul davanti di una scialuppa, per legare insieme i due fianchi e dar loro robustezza maggiore.

Si dà anche questo nome a un pezzo di legno disposto in modo simile dietro alla scialuppa, dove sono fermati gli stroppi, ai quali si afferrano le caliorne per imbarcarla nella nava o per rimetterla in mare.

TRAVERSO, s. m. ed avv. TRAVERS.

*Il traverso d'una nave.* LE TRAVERS D'UN VAISSEAU. *ATHWART SHIPS.*

*Di traverso.* PAR LE TRAVERS. *On the beam.* S' indica con questa frase propriamente una linea orizzontale e perpendicolare alla direzione della chiglia verso il mezzo del bastimento.

*Essere di traverso ad una nave.* ETRE PAR LE TRAVERS D'UN VAISSEAU. *To be on the beam of a ship.* Si dice quando la linea di lunghezza d' un bastimento fa angolo retto con la direzione della chiglia dell' altro.

*Avere il vento di traverso.* AVOIR LE VENT PAR LE TRAVERS. *To have the wind on the beam.* È quando si ha il vento nella direzione perpendicolare alla chiglia della nave od alla sua linea di lunghezza.

*Essere ancorato a traverso della marea.* ETRE MOUILLÉ EN TRAVERS DE LA MARÉE ou PAR LE TRAVERS DE LA MARÉE. *To ride atawart the tide.* Si dice quando il bastimento, essendo all' ancora, è voltato in modo che la corrente, con la sua direzione, faccia un angolo retto con la chiglia.

*Essere a traverso dell' onda.* ETRE EN TRAVERS DE LA LAME ou PAR LE TRAVERS DE LA LAME. *To have the sea athwart. To be in the hollow or trough of the sea.* È quando si fa rotta in modo che l' azione o moto delle onde sia nella direzione del traverso della nave o perpendicolare alla sua chiglia, e che la nave avendo i suoi fianchi paralleli ai solchi ed allo spianamento delle onde, si trovi sempre o tra due onde o sollevata sopra una di esse, nel verso del suo spianamento o della sua direzione.

*Mettere a traverso.* METTRE EN TRAVERS. *To bring to.* È governare e manovrare il bastimento in modo da metterlo su d' una linea perpendicolare, o press' a poco alla rotta che teneva, ed a fargli presentare il fianco al vento, per sospendere od arrestare momentaneamente la sua marcia.

Si mette d'ordinario il bastimento in *panna*, per mettersi a traverso. Quindi *mettersi a traverso* e *mettersi in panna* sono presso a poco sinonimi, con questo però che la prima frase non si può usare se non che parlando d' un bastimento che faceva rotta con vento largo o in poppa, e che per mettersi in panna, egli si dispone di traverso al vento ed alla sua rotta.

Si mette il bastimento di traverso, quando si vuol aspettare qualche altro bastimento od un convoglio, una scialuppa ecc.; quando un uomo è caduto in mare e che si vuol mettere in acqua una lancia per ricuperarlo; finalmente per iscandagliare ecc.

*Essere per traverso di un porto.* ETRE PAR LE TRAVERS D'UN PORT. *To stand athwart a port or harbour.* Vuol dire essere col bastimento dirimpetto alla vista ed in linea retta dell' entrata di un porto o di tal altro luogo.

*Il traverso di una nave* (LE TRAVERS D'UN VAISSEAU) s' intende ancora il fianco della nave.

*Presentare il traverso della nave.* PRÉSENTER LE TRAVERS DU VAISSEAU. *To bring the broadside, to bear upon a ship.* È quando si dispone una nave parallelamente ad un' altra, mostrandole il fianco pronto a cannoneggiarla.

*Traverso per traverso* (TRAVERS PAR TRAVERS. *Hank-for-hank*) esprime la situazione di due bastimenti che fanno rotta o sono all' ancora, avendo i loro fianchi paralleli e nella stessa direzione.

TRAVIRAMENTO, s. m. DÉVOYEMENT. *Flaring.* Si dice del piegamento di un pezzo di legno in diverse direzioni, o per la sua posizione o per la sua figura. Quindi si dicono *coste travirate* (COUPLES DÉVOYÉES. *Cant timbers*) le coste anteriori delle navi, le quali non sono esattamente perpendicolari alla chiglia, e parallele col loro piano alle altre coste, ma alquanto inclinate.

*Traviramento delle alette.* DÉVOYEMENT DE L'ESTAIN. *Flaring of the fashion-piece.* Si chiama traviramento quella curvatura che ricevono le alette nel verso dell' altezza e della larghezza dell' arcaccia.

*Pezzo di legno travirato.* PIÈCE DÉVOYÉE. *Cant piece.*

TRAVIRARE. *Travirarsi*, v. n. e r. DÉVOYER. SE DÉVOYER. *To flare.* Si dice propriamente del piegarsi dei legni con direzioni diverse nella loro lunghezza, o naturalmente o artificialmente. V. *Traviramento.*

TRECCIA, s. f. *Morselli.* TRESSE. *Fox.* È un tessuto o intralciamento di fili di spago, fatto a mano, di tre, quattro e sino di nove fili, secondo la larghezza che gli si vuol dare, che forma un corpo stiacciato e pieghevole che serve a varj allacciamenti nell' attrazzare un bastimento.

TRECCIUOLA (s. f.) *della barchetta. Funicella. Sagola del loche.* È una cordicella divisa con varj nodi per misurare il cammino della nave. V. *Loche.*

TRELINGAGGIO, s. m. *Strilingaggio.* TRÉLINGAGE. *Cat-harping.*

I trelingaggi delle sartie sotto la gabbia sono intrecciamenti di corde tra le sartie

degli alberi bassi, verso la loro cima, a livello del tosso o corda (BASTET) che unisce in alto le sartie sotto le gabbie, e serve a contenerla insieme fortemente da un bordo all'altro, ed occasionalmente al passaggio di varia corde di manovra correnti. Il trelingaggio delle sartie di maestra e di quelle di trinchetto è fatto nello stesso modo, ed una descrizione serve per amendue.

Il tosso o caviglia di trelingaggio è posto a traverso delle sartie verso l'alto sotto la gabbia, a una distanza eguale a quella di cui l'albero sorpassa la gabbia, cioè eguale al colombiere dell'albero. Si prende per fare il trelingaggio un cavo, il cui mezzo si amarra alla sartia di mezzo da una parte in *a* (Fig. 349) all'incontro del tosso: indi si porta questo cavo sulla sartia ch'è di rimpetto dalla parte opposta e sulla vicina: si passa così successivamente questo stesso cavo da un bordo all'altro tra tutte le sartie, nella maniera rappresentata con la figura, sino alla penultima sartia davanti da ciascun bordo, che dee restare libera dal trelingaggio. Poscia si fa altrettanto dal punto *a*, venendo all'indietro, ciò che forma una quantità di rami di corde, le quali guerniscono tutto l'intervallo tra le sartie, come si vede nella figura 349, dove i cerchietti rappresentano le sartie *b*, *b* e i tossi, e dove si veggono i passaggi delle minute corde che attraversano le sartie da un bordo all'altro, per cominciare a far il trelingaggio.

Si vedono in questa figura le estremità delle corda *c*, *d*, lasche e volanti: si serrano tutti i giri, a modo di stringere vie più le sartie de' due bordi, tanto verso il davanti, quanto all'indietro: si ripassa ciascuna estremità di corda negli stessi giri, sicchè l'estremità *d* ritorna in *c*, e *c* riviene in *d*: e si serra ognuno di questi giri con un'allacciatura; quindi ogni giro da una sartia all'altra è triplicato; lo che si fa per guernire vie più l'intervallo tra le sartie.

Dopo fatta questa operazione, si prendono i rami di mezzo alla loro metà, come si vede in *e* (Fig. 350): s'imbrigliano strettamente, e si legano tutti questi rami insieme con molti giri. Si fanno quattro simili imbrigliature avanti e indietro, in *f*, *f*; dopo di che il trelingaggio ha la forma espressa nella figura 351, e si trova compiuto. Vi si aggiungono talvolta delle radance avanti e indietro, che servono al passaggio di altre manovre.

*Trelingaggio di battaglia.* TRÉLINGAGE DE COMBAT. È un trelingaggio falso che si faceva altre volte sopra due barra di legno, chiamate *barre di trelingaggio*, le quali si fermavano per questo a traverso delle sartie degli alberi maggiori, al terzo della loro altezza, tanto a destra che a sinistra. Per fare questo trelingaggio, si passa una sagola o minuta corda nel modo espresso nella figura 349, e si amarra da per tutto all'incontro delle due barre. Si mette sopra questi rami di corde una rete che si attacca alle sartie da due lati, e gli altri due lati della rete sono tesi da due corde, una delle quali è amarrata allo straglio vicino, e l'altra all'albero. Questa specie di trelingaggio e questa rete sono fatte per ricevere le corde e taglie che possono cadere dall'alta manovra, per effetto di una palla, e per guarentire dalla caduta di questi pezzi gli uomini che sono sopra i castelli; ma siccome questo trelingaggio cuopra soltanto una parte dello spazio, si è trovato che lo stesso si poteva ottenere più compiutamente con de' pezzi di corda chiamati *difese* (CASSE-TETES. *OVER HEAD NETTING*), i quali si amarrano a varj punti fissi nell'alto dell'alberatura, e sostengono le taglie principali, sicchè quando le loro manovre restino tagliate nel combattimento, rimangono sospese e portate da quelle corde.

TRELUCARE, v. n. TRÉLUCHER. *To GIVE or SHIFT THE SAILS.* È un termine particolare alla navigazione del Mediterraneo ed ai bastimenti a vele latine, che esprime l'azione di mutar banda alle vele, e di passare il pennone all'altro lato dell'albero, per ricevere il vento dal bordo opposto a quello dal quale lo riceveva precedentemente.

TREMISI e meglio TRAMISI (Liv.), s. m. pl. Gen. *Risconeri*, *Riempimenti.* Ven. *Compensi.* ENTREMISES. *STRAIGHT AND SQUARE PIECES, FAYED TO THE TIMBERS OVER THE CLAMPS FROM BEAM TO BEAM.* Si dà questo nome, nella costruzione francese, a certi pezzi di legno diritti e quadrati che si pongono da un baglio all'altro immediatamente sopra la dormiente ed a contatto con i membri della nave, per riempire l'intervallo tra i bagli e contenere a luogo le testate dei bagli. Egli è perciò che sono incassati nelle code di rondine, nelle quali terminano i bagli.

Questi pezzi, per conseguenza, hanno per lunghezza la distanza da un baglio all'altro: la loro altezza è minore d'alcuni pollici dell'altezza de' bagli sopra la dormiente,

ad oggetto di lasciare dello spazio o dell'aria tra i tramisi e i trincarini cho vi stanno sepra, e che s' incastrano tra i bagli. Le gressezza dei tramisi è cguale a quella della dormiente.

I tramisi non si usano nella costruzione inglese, nè in quella delle altre nazioni che la imitano. In vcco dei tramisi mettono de' *bracciuoli orizzontali* ( COURBES HORIZONTALES. *LODOING-KNEES* ).

TRIANGOLO, s. m. TRIANGLE. *A TRIANGULAR HANOING STAGE.* È una specie di paleo che ei fa intorno ad un albero di nave, con tre tavole o con tre manovelle o con tre aspi dell' argano, per sostenere gli operaj che devnno lavorare a rastiare, incatramare n fara quelcho altro lavnrn intorno ell' elbero. Si sospende questo palco con tre ghie incocciate ai tre angoli del palco, per abbassarlo o issarlo come torna a proposito.

TRIBORDO, s. m. ed avv. *Bordo destro.* TRIBORD eu STRIBORD. *STARBOARD.* È la parte che corrisponde alla destra dello spettatore che goarda da poppa la prua, in opposizionc a *baborde* ( BABORD. *LARBOARD* ) ch' è alla sinistra.

*Triberdo.* TRIBORD *STARBOARD THE HELM.* È un cemando che si dà al timoniero per ordinargli di metiere la manovella alla destra od al tribordo.

*Tribordo tutto.* TRIBORD TOUT. *HARD A STARBOARD.* È un altro comando al timoniero per fargli portare risolutamente la manovella alla parte destra od a tribordo, quanto può essa andare.

*Nen venire a tribordo.* NE VIENS PAS A TRIBORD. *MIND YOUR LARBOARO HELM.* Anche qnesto è nn comando per proibire al timoniero di spingere la manovella a tribordo.

*Tribordo* si dice aocora quella parte dell' equipaggio che deve fare il *quarto* chiamato *di tribordo* (LA QUART DE TRIBORD. *THE STARBOARD WATCH.* Così quando si grida:

*Triberde al quarto* ( TRIBORD AU QUART. *SPELL THE WATCH STARBOARD*) s' intende che questa parte dell' equipaggio monti sul ponte a fare il quarto.

*Fuoco a triberde.* FEU TRIBORD. *FIRE THE STARBOARD GUNS.* E un comando ai cannonieri.

*Voga per veaire a tribordo.* NACE A VENIR SUR TRIBORD. *PULL THE STARBEARD.*

*Scia tribordo.* SCIA TRIBORD. *HELD WATER WITH THE STABBOARD OARS.*

TRIGANTO, s. m. Ven. *Croce.* LISSE DE HOURDY eu LA GRANDE BARRE D'ARCASSE. *WINGTRANSOM.* V. *Droganse.*

TRINCA, s. f. ROUSTURE ou ROSTURE. *WOOLDING.* Si fa uoa trinca in ciascun intervallo tra i cerchj di ferro che circondano un albero maggiore presso a poco di quattro in qnattro piedi. Queste trinche consistono in cinque o sei giri di nna eorda intorno all'albero: ciascun giro di corda è fermatn al suo luogo con chiodi a testa piatta, e gli ultimi giri sono contenuti da un cerchio di legno che parimente circonda l' albero. Si deo scegliere, per fare le trinche, nna corda la qualo abbia sostennto lo sforeo necessario pel suo allungamento; bisogna tesare cell'ajuto dell' argano o con qualche altra macchina ogni giro di corda ( Fig. 273 ): *e*,e rappresentano lo trinche di corda; *d*,*d* i cerchj di legno inchiodati sopra e sotto le trinche per serrarle e contenerle.

Si fanno eimili trinche a certa distanza ai pennoni bassi dello navi grandi, i quali sono composti di più pezei: se ne fanno altresì intorno allo lapazze per tenerle più nnite agli alberi.

TRINCARE, v. a. ROUSTER ou ROSTURER. *TO WOOLD.*

*Trincare un albero, un pennone.* ROUSTER UN MAT, UNE VERGUE. *TO WOOLD A MAST, A YARD.* E cingere e legare fortemente con più volte o giri di corde la circonferenea di un elbero o di un pennono che siano cemposti di più peeei di leguo, per consolidarne l' insieme e concorrere allo stesso effetto che fanno i cerchj di ferro applicati ad essi di tratte in tratto.

*Trincare i cannoni.* METTRE LES CANONS EN SERRE. SERRER LES CANONS. *TO HOUSE THE GUNS ATHWART.* E ritirarli dentro del bordo legandoli, sicchè pei movimenti della neve non si mnovano dal loro lnogo, o che siano disposti con la loro boeca versn la murata, o per lungo tra un portello e l'altro. V. *Cannone.*

*Trincare un bastimento.* CEINTRER UN VAISSEAU. *TO FRAP A SHIP.* E circondarlo e cingerlo con più giri di gomone o di gherlini per legarlo o stringerln, quando è molto vecchio e scassinato per modn da far temere che si apra coll' agitazinne del mar grosso; o pnre quando essendosi già rilasciatn in qualche parte, c facendo molta acqua, si vnol impedirne il progresso.

La maniera più semplice c la meno complicata che si usa per trincare un bastimento, è con uno o più gherlini cho si fanno passare da nn bordo all'altro all' altezza del secondo ponte, pei portelli davanti

e per di sotto alla chiglia, tesaedo fortemeute coll' argano ogni giro e serrandolo con corde.

Si esporrà un altro metodo più complicato, ma più atto a conseguire quest' effetto.

La nave comincia a mollarsi d'ordinario in alto; quindi conviene corroborare prima le parti superiori. La prima operazione da farsi è di sollevare prontamente l'alto della nave da tutti i pesi che si possono togliere. Si gettano in mare i cannoni dei castelli e quelli dei primi due o tre portelli davanti della batterie basse, se la nave abbia mollato davanti: si gettano i forni, i fornelli ed una parte delle ancore, serbandone soltanto due di posta. Si può mettere una parte di questi oggetti nella stiva verso il mezzo, se si è in tempo di farlo. Se il pericolo fosse imminente, converrebbe gettare in mare anche gli alberi ed i pennoni di rispetto.

Quando siasi così alleggerito l'alto del bastimento, si procede a trincarle. Supposto che il bastimento abbia mollato sul davanti, si prende un gherlino il quale abbia servito, a sia meno soggetto ad allungarsi. Si fanno con questo più giri, passando per dentro alla nave, abbracciando due portelli davanti da tutti e due i fianchi. Ad ogni passaggio si tesa per mezzo dell'argano quanto si può: si serra con corda ogni giro, e si continua sino all' estremità del gherlino a cui si fa una forte annodatura con corda all' intorno.

Messo in opera questo primo gherlino, si prendono delle altre grosse corde di pari forza, la quali abbiano servito: si fanno far loro molti giri sul gherlino doppio da un lato, e sulla grua dallo stesso lato, passando per la porta del parapetto davanti. Si tesa bene ogni giro, e si stringe coe corde.

Si fa altrettanto con una seconda corda o simile dall' altra parte, passando per l' altra parte del parapetto a facendo dei giri intorno all' altra grua. Si tesa e si stringe con corde.

Indi con un' ansiera la quale abbia servito, s' imbrigliano bene strettamente la due grosse corde al di fuori delle porte del parapetto di prua; e con la stessa ansiera o una simile si fa una pari imbrigliatura al di dentro delle porte del parapetto o sotto il castello di prua, osservando di tesar bene e di assicurare queste imbrigliature a ciascun giro o passaggio.

Un' altra ansiera s' impiega ad imbrigliare e stringere i doppj del primo gherlino per avvicinarli l' uno all' altro di dentro; si stringono e si avvicinano con più giri, prima nel mezzo e poi ai lati.

Fatte queste operazioni, si fanno entrare a colpi di mazza da' conj d' abete tra il bordo della nave ed il gherlino della prima lagatura, tra i due portelli, tanto a destra coma a sinistra.

Prima di cominciare questo lovoro, conviene guernire i canti o spigoli de' portelli con pezzi rotondi di abete o d' altro legno molle, affinchè il gherlino che si applica ad essi non resti tagliato in conseguenza della forte tensione.

La nave legata così bene all' altezza del secondo ponte, si può anche legare nell' intervallo tra i ponti o alla prima battaria, supponendo che siansi trasportati nella stiva, o pure gettati in mare in parte i cannoni. Perciò s' inchiodano o si assicurano della aspa d' argano o delle manovelle, attraverso di due o tre portelli di ciascun bordo a ganci ed anelli o campanelle che sono ai lati di detti portelli. Iadi si abbraccia con un'ansiera la manovella ch' è a traverso d' uno de' portelli; la si fanno fare più giri intorno la manovella ch' è al portello del lato opposto, e si assicura bene l' ansiera. Si fa la stessa operazione sopra molti portelli: indi s' imbrigliano le ansiere una coll' altra.

Quando le diverse legature ed imbrigliatura, di cui si parlò nella spiegazione or data, vengono ad allentarsi o a mollarsi, bisogna aver cura di tesarle di nuovo.

Si è dato questa minuta descrisione nella supposizione che la nave abbia mollato davanti, come succede più frequentemente: ma se la nave si mollasse o si aprisse nella parte sua posteriore, si farabbero, in questa parte, presso a poco le medesime operazioni che si sono indicate per la parte davanti.

TRINCARINI, s. m. pl. Gouttières. *Water ways of a ship's deck*. Sono pezzi da costruzione, cioè tavole o correnti posti sopra ogni coverta che circondano internamente la nave. Ogni ponte ed i castelli hanno i loro trincarini che sono posti secondo il contorno interiore di tutta la nave nella sua lunghezza, nell' angolo che il ponte fa con la murata della nave. Una delle facciate dei trincarini si applica e s' inchioda sui bagli e sulle coste: l' altra facciata è scoperta e concava, e vi si fanno di tratto in tratto dei buchi chiamati *ombrinali* ( Dalots. *Scuppers* or *scupper-holes* ), per condurre in mare

l' acqua che si raccoglie sul ponte, e che, per la convessità od arcatura dei ponti, scorre verso i fianchi.

Il trioearioo del primo ponte di una nave di linea comineia, all' iodietro, all' estremità del dragante, e va a terminare, sul davanti, alla metà dell' altezza della ruota di prua. S' indenta nell' ioiervallo tra due bagli nel quale s' incassa per tre polliei, più o meno, a coda di rondine sulla testata di ciascun baglio.

Il trincarino del secoodo ponte si steode dagli scarmi di poppa sioo alla ruota di prua: egli è collocato, ioeassato ed indentato coome quello del primo poote, con la differenza però che l'iodentatura non è che di due polliei e mezzo nelle maggiori oavi.

I triucarioi del cassero vanoo similmente dagli scarmi di poppa siño al davaoti al baglio della prima costa: sooo lavorati come quelli dei ponti, e indentati per due pollici. Nello stesso modo souo posti i triucarini del castello di prua.

Il trincarioo del casseretto comincia egualmente dagli scarmi di poppa, e finisce all' ultimo baglietto dello stesso casseretto; egli è iodentato oell' iotervallo dei baglietti, eume gli altri trincarini, ma solameute per un pollice, incastrato però a coda di rondine nelle testate di tutti i baglietti.

*I controtrincarini* ( Les serre-gouttières. *The planks of the decks which are placed close to the water-ways* ) sooo due grossi majeri che si applicano, sopra ogni ponte, ai trincarini. Si dà a qnesti la grossezza sufficiente per essere indeotati negl' intervalli tra i bagli, alla stessa profondità dei trincarioi: sono uniti ai trinearioi con perni i quali s' introducono dal di fuori della nave, quando si fanno le investigiooi. Quindi questi peroi passano la bordatura esterna, la costa, il trincarino e i due controtrincarini, e sono ingiavettati sopra viera sul secondo controtrincarino.

Non vi è che un solo controtrincarino a ciaschedun lato del cassero e del castello di prua, il quale s'indenta e s'iochioda come quelli del ponte: d' ordinario oon si mettono eontrotrincarini nel casseretto.

*Trincarini rovesci.* Gouttières renversées. Sooo pezzi da costruzione così nominati per una specie d' analogia ai trinearioi. Si mettooo nelle navi da guerra francesi sotto i baglietti del casseretto, alle loro estremità ed immediatameote contro il bordo, sicchè toccano la dormiente del casseratto nel luogo della gran camera, onde servano di legame e di sostegno ai baglietti dello stesso casseretto, scansando così di sottoporvi i bracciuoli che occuperebbero dello spazio.

Si mettono parimeote, nelle fregate, dei trincarini rovesci sotto i bagli del falso ponte o pagliuolo di mezza stiva, per dispensarsi dal sottoporvi molti bracciuoli i quali occoperebbero nella stiva uno spazio prezioso. Questi pezzi debbono essere indeotati per due pollici sotto ogni baglio, e s' iochiodano con caviglie che si ficcaoo dal di fuori, eome nei controtrincarini spiegati poc' anzi.

TRINCHE ( s. f. pl. ) *di bompresso.* Liures ou saisines de beaupré. *Gammoning of the bowsprit.*

*Trinche de' pescanti.* Amarrage ou haurans de boute-hors d'un vaisseau en carène. *Lashings of the out-riggers.*

TRINCHETTINA, s. f. Petit foc ou tourmentin. *Fore-top-mast stay-sail.* È una vela triangolare che si mette sul davanti delle navi e d' altri bastimenti, e che segue la direzione dello straglio di trinchetto: si chiama oelle oavi, d' ordioario, *piccolo flocco* ( Petit foc. Petite trinquette ).

TRINCHETTO, s. m. Misaine. *Fore-mast and fore-sail, and all that belongs thereto.* È il oome dell' albero piantato a perpendicolo sul davaoti della nave; ed è anche il nome della vela quadra inferiore portata dallo stesso albero.

L' albero di trinchetto, d' ordinario, ha il suo piede sul fondo della nave, dov' è ricevuto in una scassa simile a quella dell' albero di maestra. La sua posizione è alla distanza di una nona parte della lunghezza della nave, presa dalla perpendicolare abbassata dall' estremità della ruota di prua. Questa posizione però può variare secondo che la nave è più fina e più tagliata, o pure più goofia a prua, o per altre cagiooi. Nel primo caso si dee tenere l' albero di trinchetto più lontano dalla ruota di prua, di quello ehe nel secoodo. L' albero di trinchetto porta una gabbia ed una testa di moro o cappelletto, come l' albero di maestra, e sopra questo un *albero di gabbia di trinchetto* o *albero di parrocchetto* ( Mat de hune. *Fore-top mast* ), e sopra esso un *albero di pappafico* (Mat du petit perroquet. *Fore-top-gallant mast*).

La vela di trinchetto è di forma quadrata come la vela di maestra, ed ha manovre a

un dipresso simili, e le sue proprie drizze, scotte, mure, imbrogli ecc.

*Albero di trinchetto.* MAT DE MISAINE. *Fore-mast.*

*Vela di trinchetto.* VOILE DE MISAINE. *Fore-sail.*

*Pennone di trinchetto.* VERGUE DE MISAINE. *Fore yard.*

*Gabbia di trinchetto.* HUNE DE MISAINE. *Fore-top.*

TRINCHETTO *di gabbia.* Termine di galera. È una vela quadra piccola che si fa sopra il calcese.

TRINELLE, s. f. pl. TRESSES. *Foxes.* V. *Treccia.*
*Trinelle lardate.* TRESSES LARDÉES. *Chafed sennit.* V. *Lardate.*

TROMBA, s. f. POMPE. *Pump.* La tromba è un cilindro o tubo cavo, con varie parti ad esso attenenti, che serve a sollevare l'acqua sopra il suo livello naturale. Non essendo questa macchina particolare soltanto alla marina, si dirà qui ciò ch'è necessario per far conoscere la sua applicazione agli usi della marina, e l'espressioni che vi hanno relazione.

L'uso principale delle trombe è di estraere l'acqua che s'introduce nel bastimento per le falle o in altro modo, sollevandola all'altezza del ponte, da dove si fa discendere in mare.

*Le trombe comuni* (LES POMPES COMMUNES. *The common pumps*), come sono per la maggior parte quelle che servono ai bastimenti mercantili, sono trombe prementi e aspiranti, composte di un semplice tubo di legno, per l'ordinario d'olmo, scavato cilindricamente, che si stabilisce verticalmente sul fondo della nave, e si solleva sino ad alcuni piedi sopra il ponte. Il tubo dove si appoggia al fondo del bastimento, è aperto in quattro punti, onde l'acqua del fondo possa entrare nel cilindro. Una graticola di ferro o una lastra di piombo traforata con più buchi, è adattata a questa parte del tubo, per lasciarvi entrare l'acqua e insieme impedire che la grossa sabbia ed altri corpi sodi non s'introducano, e siano sollevati insieme coll'acqua nel corpo della tromba e ne imbarazzino l'azione ed il giuoco.

Immediatamente sopra la graticola o piombo traforato vi è il *gotto* o *mortaletto della tromba* (LA CHOPINE. *The lower pump-box*), piccolo cilindro di legno scavato, il quale si adatta esattamente al corpo della tromba, la di cui base inferiore è guernita di una animella di cuojo o valvula, che non si può aprire se non che dal basso all'alto, e si solleva per lasciar entrare l'acqua: questo pezzo è fermo nel basso della tromba.

Sopra il mortaletto vi è un altro cilindro scavato internamente, mobile nel tubo della tromba per mezzo dell'asta che forma lo stantuffo, mediante il quale si fa ascendere l'acqua nel corpo della tromba, aspirandola e premendola alternativamente. Vedasi l'articolo *Stantuffo.*

Le trombe reali sono simili alle trombe comuni pel giuoco e per l'azione, ma hanno tra i due tubi di legno un tubo di rame, nel quale si fa il giuoco dello stantuffo che soffre minore sfregamento, e la tromba è più durevole.

L'acqua ascesa nella parte superiore del tubo o corpo della tromba si vuota, e sgorga per un buco quadrato aperto lateralmente nel corpo della tromba sopra il livello del ponte: a questo buco, che chiamasi *lumiera della tromba* (LUMIÈRE DE LA POMPE. *The hole in the side of a pump*), è applicato e inchiodato un tubo o manica di cuojo o di tela incatramata, per condurre l'acqua sino fuori della nave, o sino all'ombrinale più vicino dalla parte di sottovento, onde non si sparga sul ponte.

Un ricinto di forma quadrata, fatto per tutta l'altezza della stiva, a piedi dell'albero di maestra, racchiude quattro trombe, due a destra e due a sinistra. Questo ricinto si chiama *pozzo delle trombe* o *arcitromba* (ARCHIPOMPE. *Pump-well*). Un altro recinto simile nelle navi da guerra racchiude due altre trombe a piedi dell'albero di mezzana.

Queste trombe sono messe in azione, cioè il loro stantuffo si solleva e si abbassa a vicenda per mezzo di una leva di legno applicata alla sommità dell'asta della tromba, e che ha il suo punto d'appoggio o di sospensione all'albero di maestra, a conveniente altezza sopra il castello. Questa leva chiamata *brimbala* (BRINGUEBALE. *Brake or handle of a pump*) è mossa da molte corde, a ciascuna delle quali è applicato un uomo.

*Le trombe a cappelletti. Bindoli idraulici.* LES POMPES A CHAPELET. *The chain-pumps.* Queste trombe, delle quali alcune navi fanno uso, particolarmente appresso gl'Inglesi, cavano molt'acqua; e quando si fa uso di queste, si mettono due sole trombe in vece di quattro. Non sono generalmente adottate,

perchè, essendo la loro costruzione molto complicata, facilmente si disordinano e non possono ripararsi a bordo delle navi così comodamente come le altre. I bindoli idraulici si adoperano utilmente per diseccare i bacini.

*Tromba di prua.* POMPE DE L'AVANT. *HEAD-PUMP.* È una piccola tromba, con un luogo tubo di rame, che si stabilisce sul davanti della nave nella piattaforma della polena; questo tubo passa lungo la ruota di prua fuori del bastimento, ed ha la sua estremità inferiore nel mare. Serve questa tromba a tirare l'acqua del mare per bagnare i ponti, riempire le baje, e a diversi altri usi.

*Tromba da mano.* POMPE A MAIN. POMPE POUR FUTAILLES. *HAND-PUMP.* Sono piccole trombe lunghe circa tre piedi, fatte di un tubo di legno o di latta, con uno stantuffo di legno, che possono entrare pel cocchiume d'una botte, avendo verso l'alto del tubo un piccolo canale o becco che fa angolo col corpo della tromba. Questo utensile è comodo, particolarmente per tirar l'acqua o il vino dalle botti che sono stivate nel bastimento, e delle quali non è libero se non che il cocchiume.

*Alla tromba.* A LA POMPE. *PUMP SHIP HO.* È un comando per chiamare gli uomini al servizio della tromba.

*Mortaletto della tromba.* CHOPINE DE POMPE. *LOWER PUMP BOX.*

*Stantuffo della tromba.* HEUSE DE POMPE. *UPPER PUMP BOX.*

*Asta dello tromba.* VERGE DE POMPE. *PUMP SPEAR.*

*Scandaglio della tromba.* SONDE DE POMPE. *THE SOUNDING-ROD OF A PUMP.*

*Caricare o avviare la tromba.* CHARGER ou ENGRENER LA POMPE. *TO FETCH THE PUMP.* Significa, quando si vuol mettere in azione la tromba che non servì da qualche tempo, il versare dell'acqua nell'alto del tubo, per coprirne lo stantuffo, lo che chiude più esattamente il passaggio dell'aria, sino a tanto che il cuojo dello stantuffo si gonfi, e la tromba comincia a lavorare.

*Tromba ingorgata.* Ven. *Tromba sporca.* POMPE ENGORGÉE. *A PUMP WHICH IS CHOAKED* or *FOUL.* È quando nella tromba entrò qualche poco di sabbia o di ghiaja, o qualche scheggia di legno, o altro corpo estraneo che ne impedisce l'azione.

*La tromba è sventata.* LA POMPE EST ÉVENTÉE. *THE PUMP BLOWS, AS BEING SPLIT* or *RENDERED UNSERVICEABLE.* Vuol dire che la tromba è fessa o forata, e riceve dell'aria esteriore che ne disturba l'azione.

TROMBA (s. f.) *di mare.* TROMPE. POMPE DE MER. *WATER-SPOUT.* È un fenomeno straordinario che accade in mare, e che da molti è giudicato essere una elevazione delle acque del mare a forma di colonna o piuttosto di cono rovescio, prodotto da un turbine di vento.

Guglielmo Marsden, nella sua *Storia di Sumatra*, da questa relazione: » La tromba di mare più considerabile che io abbia veduta e distinta perfettamente, è una che osservai dalla terra essendo a cavallo: vi era così vicino, che ho distinto perfettamente il suo vortice interiore col volume che lo circondava. Mi sembrò che si fosse formata nella rada di Bencoule, e che si dirigesse verso la penisola dov' è situato il forte Marlborough; ma prima di arrivare alla penisola, essa si dissipò a poco a poco, senza veruna caduta d'acqua considerabile, e senz' alcun effetto distruggitore; ed ella si riunì poi alla massa di nubi cui apparteneva. »

Se le trombe di mare sieno ascendenti o discendenti, fu argomento di belle discussioni tra Franklin ed il dottor Perkins. Il primo sostenne che sono ascendenti, e spiegò, con molto ingegno, tutte quelle particolari osservazioni che furono addotte da Perkins per dimostrare che sono discendenti. Una sola forte obiezione rimane, la quale non fu superata da Franklin, ed è: » Che l'acqua cadente dalle trombe, o quando, conservando la loro forma, scorrono sul mare, o quando si sciolgono, non è mai salsa, ma sempre dolce. » (Vedasi il tomo II delle opere di Franklin).

TROMBA (s. f.) *marina.* PORTE-VOIX. *A SPEAKING TRUMPET.* È un tubo di latta, il quale serve a portare la voce in lontananza e ad aumentare la forza del suono. Questo istrumento è usato nelle navi per parlare a quelle appresso le quali si passa, e per comandare la manovra ed altre operazioni, o alle scialuppe staccate dal bordo, o anche a bordo quando il vento è forte e diminuisce la forza della voce.

TROMBONE, s. m. ESPINGOLLE. *A BLUNDERBUSS.* È un'arma da fuoco montata come un archibugio, ma che ha la canna grossa e corta, e strombata alla bocca. Si carica con più palle, e la sua portata è più corta di quella degli archibugi. Serve per tirar da vicino, o ne' casi d'abbordaggio. Le canne de' tromboni sovente sono di rame. Siccome questa

arma è pesante, così essa si monta e si sostiene sopra una forca o candelliera che si pianta sol bordo del bastimento quando si vuol tirare, come si fa coi petrieri.

TRONIERA. V. *Feritoja.*

TROZZA, e. f. RACAGE. *PARREL.* Chiamasi trozza una specie di collare a paternostri o verticchi, con cui si cinge l'albero e si tiene il pennone applicato col suo punto di mezzo all'albero, in modo che possa ascendere e discendere. La corda che serve a legare insieme i paternostri ed a farne il collare, si chiama *corda della trozza* ( BATARD DE RACAGE. *PARREL-ROPE* ). L'estremità corrente di questa corda, con la quale si atringe o si rallenta a volontà la trozza, si chiama la *drossa della trozza* (DROSSE DE RACAGE. *PARREL-TRUSS* ).

Vi sono più specie di trozze:

1.° La più complicata ( Fig. 332 e 333 ) è composta di tre ranghi di *pomi* o *paternostri* o *verticchi*, e, o, cioè piccole palle di legno traforate, e di un numero di bigotte r, r, r o pezzi di legno piatti sulle due loro facce, e lunghe in modo che occupano in altezza tanto quanto le tre palle messe una sopra l'altra. Le bigotte sono traforate con tre buchi pei quali s'infilano tre corde t, t, t successivamente, cioè un buco di bigotta ed una palla, a modo di formare tre ranghi di palle, separati alternativamente da una bigotta. La corda di mezzo ha una radancia a ciascun estremo, e le altre due hanno ciascuna una gassa o uno stroppo nelle estremità opposte. Il mezzo di questa trozza cinge l'albero all'indietro, come un collare circonda il collo, e le estremità delle corde si uniscono sul davanti dell'albero alla metà del pennone, facendo fare ad ogni corda due o tre volte, una sopra, l'altra sotto al pennone, e passando ciascuna delle cime di corda nella radancia ch'è all'altra estremità della corda del lato opposto: si legano poi insieme, e s'allacciano gli occhietti e gli stroppi l'uno coll'altro.

Sulla bigotta di mezzo di questa trozza sono amarrata in alto e abbasso certe corde chiamate *imbrogli* o *cariche alte* e *cariche basse* ( CARGUE-HAUT et CARGUE-BAS. *BRAILS OF THE SAILS* ). Il loro uso è di agevolare la manovra di alzare e d'abbassare il pennone: tirando una di queste corde si fa scorrere la trozze lungo l'albero, o per far ascendere o per far discendere il pennone, quando la trozza è trattenuta nel suo moto dai cerchj di ferro e dalle trinche che circondano gli alberi maggiori.

Questa sorta di trozze non è più in uso nelle navi da guerra, nè per il pennone di maestra nè per quello di trinchetto, ed in vece si adoperano le trosse all'inglese o le trosse semplici; ma servono ai pennoni delle gabbie delle grosse navi ed al pennone di belvedere.

2.° La trozza della seconda specie serve ai pennoni dei pappafichi ed a quello di contrammezzana. Non differisce da quella che si è descritta, se non che questa ha due sole file di paternostri o palle, e delle bigotte a due buchi ( Fig. 334 e 335 ). Una sola corda piegata a metà della sua lunghezza, dove forma uno stroppo od occhietto, infila con i suoi due rami due ranghi di paternostri e le bigotte interposte; questi rami circondano l'albero all'indietro, e ripassano sul davanti introducendosi nello stroppo ch'è al mezzo anteriore dell'albero: indi con due o tre volte o giri fatti sopra e sotto il pennone, si annodano insieme con forte legatura. Questa specie di trozza serve anche qualche volta pei pennoni di gabbia de' piccoli bastimenti.

3.° *La trozza all'inglese* o *trozza semplice* (RACAGE A L'ANGLAISE ou RACAGE SIMPLE. *PARREL* ) serve pei pennoni bassi delle navi da guerra. Consiste in una semplice corda conformata nella sua estremità in uno stroppo. Si guernisce una lunghezza sufficiente di questa corda con della funicella, in modo da farne un burello grosso nel mezzo e che si assottiglia verso le estremità, e si ricuopre tutto strettamente con una pelle di vacca ( Fig. 336 ).

Siccome è essenziale di diminuire il peso nelle manovre quanto è possibile, si preferisce questa sorta di trozza pei detti due pennoni, i quali molto di rado si abbassano, e che non hanno bisogno di quel collare pesante a tre ranghi di paternostri, per agevolare il loro moto luogo l'albero.

Il burello di cui si forma la trozza semplice, essendo passato sul mezzo del pennone sospeso a figura di croce all'albero, il suo stroppo si fa cadere sopra lo stesso pennone a destra dell'albero; l'estremità di questa corda viene a passare sotto il pennone a sinistra; di là cinge l'albero, e passa poi nello stroppo per discendere lungo l'albero a destra e dietro ad esso: a questa estremità d'abbasso è incocciata una taglia doppia, la quale, con un'altra taglia

simile afferrata al castello, forma un paranco che si dice *paranco di trozza* ( PALAN DE RACAGE. PALAN DE DROSSE. *TRUSS-TACKLE* ) il quale serve ad allentare od a stringere la trozza a volontà.

Una simile corda è passata sul mezzo del pennone che incrocia l'albero e lo attraversa formando come una croce di sant' Andrea. Il suo stroppo essendo passato sopra il pennone ed a sinistra dell' albero, l'estremità della corda va a passare sotto il pennone a destra, dove circonda l' albero, all'opposto del primo, e vi passa in seguito nel suo stroppo, per discendere di là, come l' altro, lungo l' albero alla sinistra e dietro di esso. A quest' estremità inferiore vi è un paranco di trozza simile a quello che si è descritto.

Sul mezzo di questa trozza sono amarrate in alto ed abbasso, secondo il bisogno, certe corde chiamate *carica alto* e *carica basso* ( CARGUE-HAUT et CARGUE-BAS. *BRAILS* ), come nella prima specie descritta di trozze.

4.° *La trozza di mezzana* ( LE RACAGE D'ARTIMON. *THE PARREL OF THE MIZEN* ) è composta, come anche quella de' pappafichi, di due ranghi di paternostri e di bigotte a due buchi. La *corda* di questa trozza abbraccia col suo mezzo la scanalatura d' una mocca a due buchi: le due estremità di detta corda dopo di essere passate in tutte le palle e nelle bigotte, e di aver fatto con esse il giro dell'albero, attraversano i due buchi della stessa mocca, e si riuniscono o si amarrano allo stroppo di una taglia doppia di paranco. Si ferma col gancio di ferro una taglia semplice ad una radancia incocciata abbasso del pennone di mezzana; indi si amarra allo stroppo di questa taglia semplice una fune o tiranto, il quale, passando successivamente pei tre raggi delle due taglie, forma un paranco di trozza, il quale, come quelli del pennone di maestra o di trinchetto, serve ad allentare od a tesare il paranco, secondo che si vuole mollare o serrare la corda della trozza.

*Trozza di galera.* RACAGE DE GALÈRE. È quella che serve alle antenne o pennoni delle vele latine. È composta di tre ranghi di paternostri senza bigotte ( Fig. 337 ).

*Trozza semplice.* RACAGE SIMPLE ou RACAGE A L'ANGLAISE. *TRUSS-PARREL.*

*Paternostri di trozza.* POMMES DE RACAGE. *TRUCKS OF A PARREL.*

*Bigotte di trozza.* BIGOTS DE RACAGE. *PARREL-RIBS.*

*Corda di trozza.* BATARD DE RACAGE. *PARREL-ROPE.*

*Paranco di trozza.* PALAN DE DROSSE. *TRUSS-TACKLE.*

*Grande trozza.* GRAND RACAGE. *MAIN-PARREL* OF *PARREL OF THE MAIN-YARD.*

*Trozza di trinchetto.* RACAGE DE MISAINE. *FORE-PARREL* OF *PARREL OF THE FORE-YARD.*

*Trozza della gabbia di maestra.* RACAGE DU GRAND HUNIER. *MAIN TOP-PARREL* OF *PARREL OF THE MAIN-TOP-SAIL YARD.*

TUGA, s. f. TUGUE. *POOP OF A FRIGATE* OR *SLOOP OF WAR.* È un alloggiamento o una specie di casseretto praticato verso la poppa di una fregata o corvetta ecc. sopra il cassero, per procurare una stanza al capitano e al primo tenente. La tuga non si suol più fare nelle navi.

*Tela di tuga.* TOILE DE TUGUE. *CANVAS COVERING FOR THE POOP OF A FRIGATE.* È una tela incatramata colla quale si cuopre questo alloggiamento per guarentirlo dall'acqua. V. *Tela.*

TURBINE, s. m. TOURBILLON. ORAGE DE VENT. BOURRASQUE. *A TORNADO.* È una tempesta di venti contrarj che produce vortici, e talvolta trombe di mare. V. *Uragano.*

TURBINOSO, add. *Tempestoso.* ORAGEUX. *STORMY. TEMPESTUOUS.*

## U e V.

VA E VIENE, s. m. Gen. *Vane e vieni.* VA-ET-VIENT. *A PASS-ROPE, HAOS FAST TO A SHIP AND TO A WHARF.* È una corda distesa dal bastimento ad un capo saldo in terra, per cui un uomo in una lancia senza ajuto di remi, tenendosi con le mani a quella, può passare dal bastimento alla riva, o da questa al bastimento: questo mezzo è molto spedito in vicinanza di qualche riva.

VANGUARDIA, s. f. AVANT-GARDE. *VAN OF A FLEET.* Una delle tre parti o divisioni d'una armata navale. È quella che precede alla destra o sopravvento, rispetto alla divisione del generale. Essa d'ordinario è la seconda divisione o squadra dell'armata nell' ordine del comando, il quale si dà al secondo ufficiale generale dell' armata. Vi sono però dei casi, delle posizioni ed evoluzioni, nei quali la vanguardia diviene la retroguardia.

VARARE, v. a. *Lanciare.* LANCER. *TO LAUNCH.*

*Varare un bastimento.* LANCER UN VAISSEAU. *TO LAUNCH A SHIP.* Veo. *Buttar in acqua un bastimento.* È un' operazione per far discendere in mare un bastimento dal cantiere

sul quale fu costruito, sostenuto con un apparecchio conveniente e sollecitato a discendere pel piano inclinato del cantiere dalla propria gravità, all' istante che si vuole, senza arrestarsi e senza sbandare sensibilmente da un lato o dall'altro.

I vascelli si varano facendo precedere la poppa negli arsenali francesi, inglesi e spagnuoli. Gli Olandesi, per quello che riferisce Roding nel suo dizionario di marina, fanno precedere la prua. Essi portano la costruzione sul cantiere a tutta l'opera viva, e la compiono poi mentre il vascello è in acqua. Gli altri terminano la costruzione intera mentre il vascello è sul cantiere. La ragione di questa differenza può essere che si dubiti dai primi che lo scotimento più forte che prova la nave entrando nell' acqua a misura ch' essa è più pesante, possa aprire alcuno dei commenti o disordinare le sue connessioni.

L'inclinazione del piano pel quale debbe discendere il vascello, è diversamente indicata. Perronet nella sua memoria sur LES ÉCOULEMENS, dietro a molte osservazioni da lui fatte, stabilisce che la minima inclinazione, la quale si debbe assegnare alle masse de' maggiori vascelli e più pesanti, sia di 10 linee per piede, cioè dell'angolo di 3° 78'; e la maggiore, come alle fregate e ai minori bastimenti, sia di 13 linee per piede, cioè dell' angolo di 5° 9'; e reputa che sia stato male informato Bouguer, dove dice che l'inclinazione del piano per varare le navi suol essere di sei linee per piede di lunghezza, mentre per le informazioni diligentemente raccolte da Perronet in varj porti di mare non si dà meno di dieci linee per piede a questi piani, e un vascello costruito sopra un piano di minore inclinazione corre rischio d'arrestarsi nella discesa.

Per varare una nave, la quale posa sopra i tacchi che servirono nel tempo della costruzione ed è sorretta dai puntelli laterali, si comincia dal consolidare il piano del cantiere con una forte piattaforma di legname disposto a più strati per larghezza a per lunghezza incrociati e inchiodati. Questa piattaforma ha la dovuta inclinazione, che continua nello scalo avanzato ( Ven. *scalo vivo* ), il quale si prolunga nell' acqua in modo che il vascello, arrivando all' estremità dello scalo, trovi sufficiente altezza per galleggiare senza toccare il fondo. La piattaforma debb' essere soda e ben ferma, e piana nella sua superiore superficie.

Dispongonsi sopra la stessa due legni riquadrati, che diconsi *le vase*, lunghi quanto è il vascello, della grossezza di 20 a 22 pollici, formati di pezzi insieme calettati per lunghezza, posti paralleli alle due facce della chiglia, e distanti dalla stessa un ottavo della maggiore larghezza del vascello. Sono queste vase tenute alla detta distanza dalla chiglia con traverse di legno, le quali affrontano le facce laterali della chiglia, e si fermano sulle stesse vase con un ritaglio a dente, il cui lato superiore s' inchioda sopra di esse. Affinchè poi le vase non si possano discostare, sono esse legate l' una all' altra per mezzo di cavi a zigzag che per campanelle ingiovettate nella superficie loro interiore passano sotto la chiglia, si tesano coll' argano, e s' imbrigliano ancora affinchè sieno più tese. Una gomona o grosso *cavo di ritegno* ( CABLE DE RETENUE ) si ferma con un' estremità ad un punto stabile in terra, come ad una bitta, ed un' ancora piantata nel suolo, o ad un palo ben forte all' indietro del vascello, e coll' altra estremità all' invasatura o letto, e serve a trattenerlo quando il vascello è uscito dallo scalo avanzato.

A questa gomona sono attaccate di tratto in tratto delle corde o bosse dette *bozze rompenti* o *di ritenuta* ( BOSSES CASSANTES *ou* BOSSES DE RETENUE ), le quali spezzandosi successivamente dalla forza del vascello che discende, ne frenano la velocità.

Sopra le vase s' inalzano verticalmente e s' incastrano i *colombieri* ( Ven. *Punte* ) che sono legni grossi per diametro circa 8 pollici, distanti fra loro circa sei piedi. I posteriori e gli anteriori toccano con la loro sommità il fondo del vascello: quelli di mezzo sostengono da ciascuna parte un legno composto di più pezzi che chiamasi la *ventriera* ( Ven. *Spiumazzi* ), ed ha una curvatura concava simile alla curvatura convessa pel lungo del ventre del vascello, al quale come ad un piumaccio esso s' adatta. Dai colombieri di un lato agli opposti dall' altro lato si fanno più giri di forti cavi, i quali sottopassano la chiglia e si tesano con la forza dell' argano. I colombieri si rinforzano con legni obbliqui che gli affrontano di fianco e sono fermati nelle stesse vase. Così è formato il *letto* o *invasatura del vascello* ( BERCEAU *ou* BER. CAISOLE ). La superficie inferiore delle vase e quella della piattaforma, dove posano le vase, sono spalmate abbondantemente di sego e di sapone. Esternamente alle vase e

vicini ad essa sono inchiodati sulla piattaforma due legni diritti, i quali formano una specie d'incanalatura, nella quale il letto è contenuto mentre scorre. Alla ruota di poppa che precede, si applica un forte *puntello obbliquo* o *punta* ( SOUS-BARBE ) che impedisce la discesa sino al momento di varare il bastimento. Sgombrato interamente il cantiere da ogni oggetto estraneo a questa operazione, si leva quella parte dei tacchi sopra i quali riposa la nave, togliendo prima quelli di mezzo, poi quelli dell'estremità, sicchè essa riposi sopra i cavi, i colombieri e la ventriera sopra indicati; si tagliano i cavi di ritenuta, si leva il puntello della ruota di poppa, e il letto con la nave discende. Quando la nave galleggia sull'acqua, il letto si disgiunge e cade. Allo stesso sono annesse delle grippie a dei gavitelli che mostrano il luogo dove esso si affonda, per rilevarlo.

L'apparecchio degl'Inglesi per varare i vascelli è descritto da Falconer nel suo dizionario di marina nel modo seguente: « Per agevolare l'operazione di varare un vascello e per prevenire ogni interruzione nell'eseguirla, esso è sostenuto da due piatteforme, una per parte, parallele alla chiglia, disposte con graduata inclinazione verso l'acqua. Sulla superficie di queste si sollevano due ordini di assi, i quali compongono una forma che si chiama *CRADLE*, o sia letto o invasatura del vascello, la quale abbraccia il fondo del bastimento, e vi è fermamente attaccata. Così la superficie interiore della forma o letto avendo la stessa figura del fondo del vascello, questo vi si appoggia in tutta la sua lunghezza ed anche ai fianchi: e siccome s'intende che la forma stessa debba discendere e portar seco il vascello, così la sua inferiore superficie e quella della piattaforma si spalmano con abbondanza di sevo e di sapone.

Fatte queste preparazioni, si tolgono i tacchi e i conj, sopra i quali s'appoggiava il vascello e i puntelli che lo sorreggevano nel tempo della costruzione, sicchè si abbassi gradatamente e si appoggi alle piatteforme soprannominate, le quali chiamansi *vase* ( COITES. ANGUILLES. *WAYS* ). Levati questi ritegni, si adoperano le leva a vite o verricelli per alzarlo alquanto all'indietro, onde cominci a muoversi, se pure ciò è necessario. Questo movimento d'ordinario comincia da sè al momento che si tolgono i puntelli, e il vascello discende lungo le vase, le quali sono prolungate sotto la superficie dell'acqua con lo scalo avanzato talmente che il bastimento travi bastante altezza d'acqua per galleggiare.

Il maggior vascello che sia stato varato in Inghilterra, fu la Britannia di 100 cannoni, costrutto a Portsmouth. I vascelli di primo rango comunemente sono costruiti nei bacini ( *Dry docks* ), indi messi a galla col lasciare aperte le porte di flusso dei medesimi, acciò v'entri il mare, tosto che sono terminati. »

In alcuni cantieri inglesi si varano le navi con apparecchio anche minore. Lescallier riporta la seguente notizia: « Abbiamo veduto con grande sorpresa nel cantiere di Groenlandia un apparecchio di varamento ben ardito. Un naviglio di 200 a 300 tonnellate, foderato di rame, era posto in un letto o invasatura consistente ne' pezzi seguenti: una vasa di rovere per parte, come ne' nostri cantieri: una ventriera d'abete, più prolungata di quello che in Francia, perchè i bastimenti inglesi hanno i fiori più prolungati di quello che siano ne' bastimenti francesi. Tutto lo spazio compreso tra la ventriera e la vasa era assolutamente ripieno di sappoli o pezzi di abete, che per la loro estremità tagliate a schiancio s'incrociavano. Al luogo de' sappoli più elevato, tra esso e la ventriera vi era una fila di conj o biette (Ven. *Cugnesse*) che si dovevano battere e conficcare al momento di varare: non vi era alcun contrafforte o colombiera o trinca di corda d'alcuna sorta. Il graticolato del fondo era disposto come il nostro. Alla parte inferiore dell'apparecchio v'erano tre chiavi o scontri da ciascun lato, come si pratica tra di noi: non vi era alcuna chiave o scontro, nè lo scontro alla ruota di poppa.

Comechè sorprendente sia la semplicità di questo apparecchio, si giudicherà non pertanto ch'esso è ben combinato, e che nel nostro apparecchio si fa una spesa di cordami ben superflua. »

L'ingegnere Forfait ha già diminuito di un terzo la trinche degli apparecchi di varamento della fregata a Hâvre, riducendo a 15 il numero dei colombieri, che si sono poi ridotti a 12 nel porto di Brest. Non pertanto egli confessa che non avrebbe il coraggio di passare d'un tratto la distanza enorme che disgiunge il nostro metodo da quello degl'Inglesi, non ostante le replicate loro assicurazioni che i maggiori

vascelli non si varano diversamente; ed è senza dubbio molto ragionevole di non fare innovazioni se non che a gradi, trattandosi di una manovra tanto importante. »

Il metodo di varare è descritto dal Crescenzi nella sua *Nautica mediterranea* nel modo seguente: « Si fanno certi travi quadri che dicono *vasi*; ma perchè essi hanno ad essere facili a maneggiare, e, dovendoli strascinare, di manco peso, li fabbricano di tavoloni acciò restino vôti. Questi insieme congiunti, non solo per lunghezza, ma anche alle loro estremità davanti e indietro, che in una galea sono sei, formano la base del letto, in che si mette il vascello che si ha da varare. Sopra questi vasi a poppa e a prora si mettono altri simili legni che chiamansi *crociere* o *sifutti*, i quali abbracciano la poppa e la prora di esso vascello, acciò non possa cascar nè pender da nessuna banda. Queste *crociere* o *sifutti* si alzano sopra certi legni che diconsi *tacchi*. Nel luogo dove un vaso si congiunge, si mette un perno di legno grosso, che dicono *suggie*, e sporto in fuori, a ciò vi si leghi in quello una fune che dicono *embrese*, la quale va accompagnando il fianco della galea, si va a legare al *baccalare* di quella, e legata ch' ella è in questo modo al suo letto, a mezzi da sei in sei palmi i *palanchi* sotto il letto, che servono in luogo di ruote, si mettono le taglie, ove s' inferiscono i lavori in certi anelli di ferro messi a questo fine dall' una e l'altra banda dei vasi del letto verso poppa. Nel letto da varare le galeazze ci vanno cinque pezzi o *sifutti* a poppa, l' uno sopra l' altro, e a prora tre o quattro; e ne' galeoni, nove a poppa e sette a prora. »

VARAMENTO, s. m. *Lanciamento*. LANÇAGE. *THE LAUNCHING*. E l' azione di varare o lanciare all' acqua un bastimento.

VAREA, s. f. Voc. Ven. *Colombiere*. TON DE MAT. *HEAD OF THE MAST*. È quel tratto di albero compreso tra la testata dell' albero inferiore e il piede del superiore (Fig. 256 A & A). V. *Colombiere*.

VAREA, Voc. Ven., sinonimo di *Avaria*.

VARIAZIONE (s. f.) *dell' ago magnetico, della bussola*. VARIATION, VARIATION DE L'AIGUILLE AIMANTÉE, DE LA BOUSSOLE. *VARIATION*, *VARIATION OF THE NEEDLE*. La mutazione della declinazione dell' ago magnetico, cioè dell' angolo che fa la direzione dello stesso col meridiano terrestre, si chiama *variazione magnetica*. Questa mutazione non è costante, nè in tutti i luoghi, nè nello stesso luogo in varj tempi.

È di tutta importanza ai marini il conoscere la misura della variazione, per avervi riguardo nell' estimare la rotta del bastimento, senza di che si devierebbe con incerto cammino da quello che s' intende di fare. Si osserva perciò la declinazione dell' ago in mare tutti i giorni nei quali si fa viaggio, al levare e al tramontare del sole, quando quest' astro apparisce con tutto il suo disco sopra l' orizzonte libero da nuvole e da vapori. Il momento di fare questa osservazione è quando il margine inferiore del disco è elevato per un semidiametro dell' astro sopra l' orizzonte, perciocchè in questo modo l' errore dipendente dalla refrazione resta corretto. L' osservazione della declinazione, e quindi della variazione si fa con la *bussola* detta *di variazione*, e con altri metodi che trovansi esposti in tutti i trattati di pilotaggio.

Il fenomeno della variazione magnetica è interessante per la navigazione, per la topografia o per la fisica. Pietro Medina, il cui trattato sulla navigazione fu il primo che si pubblicò con le stampe nel 1545, negò assolutamente che l' ago magnetico fosse soggetto a variazione. Martino Cortes nel 1556 riconobbe la verità di questo fenomeno, e lo giudicò dipendente da un punto attraente della terra. Guglielmo Bourne riconobbe la verità del fatto fisico, ma non fu dell' opinione di Cortes circa la cagione da esso proposta. Norman inglese nel 1580 fu il primo ad osservare con molta diligenza il fenomeno tanto della variazione della declinazione magnetica, quanto quello della inclinazione dell' ago magnetico a varie latitudini. Enrico Bond inglese nel 1657 ha creduto di avere scoperta la legge della variazione magnetica, e dietro a questa sua scoperta presagì che in quell' anno non vi sarebbe stata a Londra veruna declinazione magnetica, ciò che si verificò. Quindi nell' anno 1668 pubblicò una tavola della declinazioni, le quali secondo il suo sistema dovevano succedere e osservarsi ne' quarantanove anni susseguenti, ma il fatto non ha corrisposto.

Dopo questi tentativi Hallejo nell' anno 1700 avendo raccolto le osservazioni fatte da molti navigatori e da altri, della declinazione magnetica in varj punti della terra e del mare, segnò in una carta idrografica del globo terracqueo con linee curve i punti ne' quali la declinazione fu osservata nulla,

quelli dove fu osservata di 5°, di 10° e 15°, così orientale, come occidentale. Indi tentò nel trattato filosofico letto alla Società di Londra di svilupparne la legge, e adottando in genere l'opinione di Gilberto, che il globo terracqueo fosse un grande magnete, o contenesse nel suo seno un tale corpo (giacchè la direzione ai poli dell'ago magnetico ed altri egualmente ammirabili fenomeni dimostrano che la forza magnetica è un fenomeno appartenente a tutto il globo terracqueo), ha proposto che questo grande magnete avesse quattro poli, due immobili e due mobili, dall'azione dei quali dipendesse la variazione magnetica. Nel 1744 Mountain e Dobson avendo raccolte molte altre osservazioni di questo genere, segnarono sopra un'altra carta idrografica con linee simili alle Hallejane le variazioni della declinazione magnetica, le quali si truvarono molto mutate da quelle che aveva raccolte Hallejo. Eulero nel 1757 in una memoria negli atti di Berlino dimostrò che ponendo soltanto due poli attraenti nel globo terracqueo, mobili, si potevano spiegare le variazioni, ancorchè non si potesse dimostrare la legge delle curve di variazione. Il sistema di Churchman di Filadelfia è, che i due poli magnetici siano i poli dell'Equatore magnetico, e che si muovano periodicamente dall'Ovest all'Est, descrivendo sulla superficie del globo terracqueo due circoli paralleli all'Equatore terrestre. Asserisce che il polo magnetico boreale nell'anno 1777 era a 76° di latitudine boreale, e a 90° di longitudine occidentale da Greenwich, e che il tempo della sua rivoluzione è di 426 anni, 77 giorni e 9 ore: che il polo magnetico australe nello stesso anno era a 72° di latitudine australe, e a 140° di longitudine orientale da Greenwich, e che il tempo della sua rivoluzione è di 5459 anni. V. *Hist. de l'Acad. de Berlin*, 1790-91. Nell'anno 1795 egli presentò alla Società Reale di Londra l'atlante magnetico dedotto dal suo sistema, lusingandosi di poter costruire l'effemeridi magnetiche, così esatte come sono le astronomiche. Questo sistema però non è confermato dai fenomeni. Qualunque fosse l'ipotesi per mezzo della quale si spiegassero, con qualche approssimazione al vero, le variazioni magnetiche, sarebbe da farne gran conto per l'utilità che ne deriverebbe alla navigazione, nè sarebbe questa la prima volta che una ipotesi servisse di guida per trarne delle conseguenze conformi alla verità. L'ipotesi del grande magnete che si contenga nel seno del globo terrestre il cui centro e asse non coincida col centro e coll'asse della terra, non solo non è rigettata, ma è molto coltivata da Epino, la cui teorica magnetica è la più luminosa che si abbia. Dopo tutto ciò fa gran dubbio che si possa giungere nel fatto della variazione magnetica a qualche precisione di legge, dacchè nello stesso luogo, nelle varie stagioni, nelle varie ore del giorno, dai più attenti osservatori, le variazioni si trovarono cambiate, e quello che più importa relativamente alla navigazione, l'ago magnetico osservato in terra e sul mare, nello stesso paraggio, mostrò ad alcuni variazione diversa di declinazione.

VASE, s. f. pl. *Vasi*. ANGUILLES. COITES DU BERCEAU. *LAUNCHING PLANKS. WAYS OF BUILDING-WAYS*. Le vase sono forti e lunghi legni diritti a quattro facce, rinforzati di legami di ferro che si dispongono paralleli ai lati della chiglia, e sono il fondamento del letto o invasatura che si fa per varare i bastimenti dal cantiere di costruzione in mare. V. *Varare*.

VASCELLO, s. m. *Nave. Naviglio. Bastimento. Legno*. VAISSEAU. NAVIRE. *A SHIP*. Più particolarmente sogliono dire vascelli i bastimenti maggiori da guerra, e quegli ancora da commercio che sono armati o possono armarsi da guerra.

*Vascello di linea. Nave di linea*. VAISSEAU DE LIGNE. *A SHIP OF THE LINE*. Si dà questo nome a que' vascelli che per la forza della loro batteria, in numero e in calibro possono stare nella linea di battaglia.

*Vascello da guerra. Nave da guerra*. VAISSEAU DE GUERRE. *MAN OF WAR*. È quello che porta una batteria non minore di sessanta cannoni; e per sentimento de' più esperti non è da ammettersi in linea ed in battaglia un vascello che porti meno di 74 a 70 cannoni.

*Vascello mercantile*. VAISSEAU MARCHAND. *MERCHANT SHIP*.

*Vascello reggente alla vela*. V. *Reggere*.

VASI. V. *Vase*.

VASO (s. m.) *di bevanda*. BIDON. *A CAN*. È un recipiente di legno che contiene cinque pinte per la bevanda di un rancio di marinaj (Fig. 66).

VASOLINI. V. *Paternostri*.

VEGLIARE, v. a. e n. VEILLER. *To WATCH, TO ATTEND, TO TAKE CARE OF ANY THING*. È stare in attenzione, aver cura ed essere in guardia di qualche cosa, in qualche

circostanza in cui una manovra o un movimento può essere necessario.

Si dice che bisogna vegliare la *drizza*, la *scotte* o altre manovre delle gabbie o dei pappafichi, in un tempo in cui si dubita che il vento rinforzi; quindi si ordina ai marinaj di tenere queste corde in mano, per essere pronti a mollarle al primo segnale, onde ammainare le vele e sollevare così il bastimento dalle forze che lo farebbero sbandare soverchiamente, esponendo l'alberatura o compromettendo la sicurezza del bastimento.

*Veglia alla drizza della gran gabbia.* VEILLE A LA DRISSE DU GRAND HUNIER. *STAND BY THE MAIN-TOP-SAIL HALIARD.* A questo comando alcuno de' marinaj di quarto deve tenersi a lato della drizza della gran gabbia, con quella corda in mano, per essere pronto a mollarla d'un tratto quando sarà avvertito.

*Veglia le scotte.* VEILLE LES ÉCOUTES. *STAND BY THE SHEETS.* È un ordine simile riguardo alle scotte, onde alcuno si tenga pronto a mollarle al primo cenno se il vento rinforza.

*Attenzione.* VEILLE, OU VEILLA. *HAVE A CARE.* È un avvertimento generale relativo alle diverse manovre delle drizze e delle scotte, colle quali si può sollevare lo sforzo delle vele, onde diversi uomini dell'equipaggio le tengano alla mano, e siano pronti a mollarle al bisogno, per aomiziuare le vele, se il nembo o vento è troppo pesante e si rinforza.

*Roccia che veglia.* ROCHE QUI VEILLE. *A ROCK ALWAYS OUT OF THE WATER.* È una roccia in mare, la quale è sempre scoperta, e si trova a pelo d'acqua con le più alte maree. S'intende agevolmente che questa sorta di rocce è meno pericolosa di quelle che per alcuni momenti sono coperte dalla marea.

*Il gavitello veglia.* LA BOUÉE EST A LA VEILLE. *THE BUOY WATCHES.* Vuol dire che galleggia ed è sopr' acqua.

VELA, s. f. VOILE. *SAIL.* È l'unione di molti teli o strisce di tela o altro tessuto pieghevole che forma una superficie estesa e proporzionata al bastimento, la quale si spiega e si presenta all'impulso del vento, per procurare velocità alla nave a traverso del fluido. I teli su accennati chiamansi *ferzi* (FERLES. *FURLS*).

Vi sono vele di diverse figure ne' varj bastimenti ed anche nello stesso bastimento. Alcune piccole barche non portano che una vela; ed i bastimenti maggiori hanno un gran numero di vele diverse su differenti alberi e negli stessi alberi ancora. Di tutte queste vele ora se ne darà un' idea.

Il numero, la grandezza, la figura e la posizione delle vele e degli alberi ai quali sono sospese, sono determinati dall'esperienza e dalla ragione. È necessario che vi sia una superficie di vele abbastanza estesa, esposta alla forza del vento per procurare alla nave velocità di corso; ed è insieme necessario che la grandezza di ciascuna vela non porti difficoltà, lentezza e fatica soverchia nel manovrarla, ma ne sia pronta e spedita ogni disposizione. Servendo le vele alla marcia diretta del bastimento ed a tutte le sue evoluzioni, debbono essere collocate in diversi punti della sua lunghezza e dell'altezza degli alberi, onde, orientate a certi angoli rispetto alla chiglia ed alla direzione del vento, ed avuto riguardo alla curvatura che acquistano gonfiate dal vento, il *centro velico*, cioè quel punto nel quale si unisce la risultante di tutte le forze delle vele, corrisponda in certo modo e col massimo buon effetto al *centro delle resistenze* che incontra la nave solcando il mare, ed al centro di gravità della stessa, al che tendono tutte le leggi della manovra che si combina con quella dell'azione del timone. Questo è uno de' più ampj e sublimi argomenti della scienza navale.

Quanto alla maniera di essere tenute ed inferite, si conoscono tre sorte di vele: 1.° quelle che sono inferite ai pennoni col loro lato superiore; 2.° quelle che hanno uno de' loro lati verticali attaccato all'albero e lunghesso; 3.° quelle che sono tenute sopra una corda, uno straglio o una draglia, tesa da un albero a un altro punto.

Quanto alla forma delle vele, se ne conoscono di tre maniere, quadre, trapezie e triangolari.

I.° *Delle vele che sono inferite sui pennoni.*

Queste vele sono di tre forme differenti, cioè o quadre o trapezie o triangolari.

1.° Le vele quadre sono così chiamate, non perchè siano esattamente quadrate, ma per analogia. Esse hanno due lati paralleli tra di loro e all'orizzonte; quello in alto, inferito sul pennone sospeso all'albero, corrisponda all'inferiore: gli altri due lati non sono in queste vele paralleli tra di loro, nè perpendicolari all'orizzonte: la maggior parte di queste, ancorchè nominate quadre, hanno il lato inferiore maggiore del lato superiore.

Nelle navi sono tante le vela quadre ( Ven. *Vele quare* ) quanti sono gli alberi, eccettuata però la vela di mezzana che è di forma trapezzoide e della seconda specie, la quale anticamente e talvolta anche oggidì è di forma triangolare.

Le vele quadre si manovrano con parecchie corde distinte coi nomi di *drizze, scotte, mure, boline, imbrogli, paranchini di terzeruali* ecc.

2.° Le vele di figura trapezia inferite ai pennoni sono le vele di belandra e le vele di LOUGRE, dette *vele al terzo* (VOILES A TIERS. VOILES A BOURSET. *LUGGER's LARGEST LUGS*).

La vela chiamata di belandra è quella che serve di vela maestra a questo bastimento. Essa ha la forma di un lungo trapezzio: il suo lato superiore è attaccato ad un pennone, che è sospeso all'albero basso obbliquamente all'orizzonte, simile al pennone di mezzana di una nave, ed è guernita allo stesso modo ( Fig. 359 ).

Questa vela ha una drizza *p*, una mantiglia o martinetto *o*, due orze *q*, ed un braccio *t t*. Essa si mura con le due mure *r*, *r*, e si cazza sottovento per mezzo della scotta *s*: ha de' caricafondi e caricabugne o imbrogli come le vele quadre.

*La vela al terzo* ( VOILE AU TIERS *ou* VOILE DE BOURSET. *LUG-SAIL*) è inferita col suo lato superiore ad un pennone che s'issa sull'albero per mezzo di una drizza allo stesso modo de' pennoni quadri; ma vi è sospeso obbliquamente, ed al terzo della lunghezza del pennone, sicchè la maggiore superficie della vela si cazza sottovento dell'albero, tanto per ragione della maggiore lunghezza del pennone da questa parte, quanto per ragione della sua obbliquità; e la vela ch'è tagliata in conseguenza di questa posizione del pennone, ha maggiore caduta verso l'indietro, di quello che verso il davanti ( Fig. 360 ).

Questa vela ha una mantiglia *w*, un braccio *x x*, una scotta *z*, ed una mura o *contra y*.

Si possono comprendere in questa categoria le bonnette o coltellacci, vele di forma bislunga, la testata delle quali è più corta del loro piede. Si allestiscono le bonnette a lato delle vele quadre sopra descritte, a piccoli pennoni o buttafuori, i quali si dispongono al di fuori ed in prolungamento del pennone principale cui si adattano. Servono le bonnette, quando il tempo è favorevole o largo o in poppa, a presentare al vento una maggiore superficie di tela, per aumentare la velocità della nave, insieme con la vela alla quale sono ausiliari.

3°. Le vele triangolari che sono inferite ai pennoni o antenne, chiamansi più particolarmente *vele latine*. Ven. *Vele a taglio* ( VOILES LATINES. *LATEEN SAILS* ). Sono quelle che portavano per la maggior parte i bastimenti antichi, e che si conservano nei bastimenti del Mediterraneo, che perciò si nominano bastimenti latini ( BATIMENS LATINS. *LATEEN VESSELS*. Fig. 361 ).

Queste vele si maneggiano con due orze simili a quelle di mezzana, delle quali la *m* si chiama *orza di poppa* ( OURSE A POUPE ), e l'altra *n*, *orza di prua* ( OURSE A PROUE ).

L'alto dell'antenna si manovra con un braccio composto di un *brocatto* o *panduro* ( BRAGOT *ou* PENDEUR. *PENNANT* ), o del *tiranta* o *vetto del braccio* o *dell'oste* ( GARANT DE BRAS *ou* OSTE ) *p*, e da un'altra specie di braccio chiamato *vento* ( VENT ) è fermato a una certa distanza dalla cima superiore e dall'antenna, per governarla e per sostenerla.

Il *venta* è similmente composto di un *panduro* o *bracotta f*, e di un tirante *c*.

La vela si cazza all'indietro con una scotta *q*.

II.° *Delle vele che hanno uno de' loro lati verticali tenuto lungo l'albero*. Ven. *A sacco leva*.

Le vela che si tengono fermate lungo l'albero, s'issano e si ammainano per mezzo di cerchj o anelli i quali, fermati a diversi punti dell'altezza delle medesime, abbracciano l'albero. Esse si cazzano, e prendono il vento da una sola parte rispetto all'albero, e si chiamano in generale *vele auriche* ( VOILES AURIQUES ). Sono di tre specie, tutte di forma trapezzia, di cui si ha una descrizione sufficiente con le figure relative all'articolo *Auriche*.

Queste tre specie sono le *vele* o *corna*, le *vele a ghisso* o *vele di brigantino* e le *vele a tarchia*. VOILES A CORNE. VOILES A GUI *ou* VOILES DE BRIGANTIN. VOILES A LIVARDE. V. *Tarchia*. *Randa*. *Livarda*.

Debbonsi anche annoverare alle vele auriche *le vele di houari* (LES VOILES DE HOUARI), le quali sono di forma triangolare, e terminano in alto in angolo acuto. Questa vela è inferita per la sua parte superiore ad un bastone o piccolo pennone *l l* (Fig. 364), a la metà inferiore dello stesso lato maggiore della vela è guernito di cerchj, come

lo sono le vele auriche, per ascendere e discendere lungo l'albero; di modo che quando la vela è issata, il suo pennone ch' è a collo dell'albero, si elevo nella stessa direzione dell'albero, essendo contenuto da cerchj di ferro che circondaoo l'albero *n*, *n*, e che portano una mezzaluna per non difficultare il passaggio della vela da una parte all'altra.

Quando la vela è ripiegata, ed il pennone è addossato all' albero ( Fig. 365 ), essa presenta al vento poca superficie.

Questa vela si manovre con una drizza *i*, una scotta *k*, e una mura sempre fissa al piede dell' olbero *h*.

III.° *Delle vele che sono inferite ad un cavo, straglio o draglia tesa da un albero all' altro.*

Queste velo sono quelle ehe in generale chiamansi *vele di straglio o flocchi* ( VOILES D'ETAI ou FOCS. *Stay-sails. Jibs* ). Sono triangolari per la maggior parte: alcune trapezzie, le quali non essendo obbligate ad alcun pennone, hanno uno de' loro lati che scorre a guisa di una cortina, lungo il rispettivo loro straglio o contrastraglio, o di una corda che serve a quest' uso chiamata *draglia*, la quale segue la stessa direzione dello straglio. Queste vele sono talvolta chiamate, ma impropriamente, *vele latine*, per la loro figure triangolare e qualche somiglianea che hanno con esse.

Avendo data un' idea delle specie e forme delle differenti sorte di vele usate nei bastimenti di mare, senza trattenersi a parlare di quelle de' bastimenti di mari lontani, alcune delle quali sono di stuoje, altre di tessuti di canne o altro, si daranno ora i nomi di tutte le vele di una nave, riferendosi alle figure 362 e 363, la prima delle quali rappresenta tutte le vele quadre e i loro coltellacci, e l'altro le vele di straglio ed i flocchi. Sono indicate con le lettere e figore numeriche che precedono i loro nomi.

*a. Vela maestra.* GRANDE VOILE. *Main-sail.* È inferita nel pennone di maestro, e tenuta all'albero dello stesso nome.

*r. Vela di trinchetto.* VOILE DE MISAINE ou LA MISAINE. *Fore-sail.* È tenuta sul pennone di trinchetto all'albero dello stesso nome.

*b. La gabbia di maestra* (LE GRAND HUNIER. *The main-top-sail* ), e

*f. La gabbia di trinchetto o vela di parrocchetto* ( LE PETIT HUNIER. *The fore-top-sail* ) sono tenute ai pennoni di gabbie degli stessi alberi.

*i. Vela di contrammezzana.* PERROQUET DE FOUGUE. *Mizen-top-sail.* Si potrebbe chiamare vela di gabbia di mezzana, essendo per molti rapporti simile alle gabbie di maestra e di trinchetto. Questa vela è inferita al pennone dell'albero di contrammezzana, e tenuta allo stesso albero.

*c. Il pappafico di maestra* ( LE GRAND PERROQUET. *The main-top-gallant sail* ), e

*g. Il pappafico di parrocchetto* ( LE PETIT PERROQUET. *The fore-top-gallant sail* ) sono inferite ne' pennoni ed applicate agli alberi dello stesso nome.

*k. Vela di belvedere.* VOILE DE PERRUCHE D'ARTIMON, o semplicemente LA PERRUCHE. *Mizen-top-gallant sail.* Questa vela è simile ai pappafichi, inferita al pennone, ed applicata all' albero dello stesso nome.

*d. Il contrappapafico di maestra* (LE GRAND PERROQUET VOLANT. *The main-top-gallant royal sail* ), e

*h. Il contrappapafico di trinchetto* ( LE PETIT PERROQUET VOLANT. *The fore-top-gallant royal sail* ) che alcuni chiamano grande e piccolo CATACOUA, sono tenuti da pennoni, ed applicati agli alberi dello stesso nome sopra i pappafichi.

*l. La civada* (LA CIVADIÈRE. *The sprit-sail* ), e

*m. La controcivada.* LA CONTRE-CIVADIÈRE. *The sprit-top-sail* ) sono inferite nel loro pennoni ed attaccate con essi, una sotto l'albero di bompresso, e l'altra più in alto e davanti allo stesso sospesa al suo bastone di flocco.

*n. Bonnetta o coltellaccio della vela maestra:* GRANDE BONNETTE ou BONNETTE DE LA GRANDE VOILE. *Main studding-sail.*

*p. Bonnetta o coltellaccio di trinchetto.* BONNETTE DE MISAINE. *Fore-sail studding-sail.*

*u. Bonnetta di gabbia di maestra.* BONNETTE DU GRAND HUNIER. *Main-top studding-sail.*

*q. Bonnetta di parrocchetto o di gabbia di trinchetto.* BONNETTE DU PETIT HUNIER. *Fore-top studding-sail.*

*r. Bonnetta del pappafico di maestra.* BONNETTE DU GRAND PERROQUET. *Main-top-gallant studding-sail.*

*s. Bonnetta del pappafico di trinchetto.* BONNETTE DU PETIT PERROQUET. *Fore-top-gallant studding-sail.*

Si aggiungono talvolta delle *bonnette* o *coltellacci* alla *contrammezzana* ed una alla *vela di mezzana* ( BONNETTES DE PERROQUET DE FOUGUE. *Mizen studding-sail.* Fig. 363, 14), ma questo è di rado e non è in uso generalmente.

r. *Il batticulo* (LE PAILLE EN CUL *ou* LE TAPECUL. *The driver or ring-tail*) è una vela che ha la forma di una bonnetta di gabbia. Essa s'issa a picco dal pennone di mezzana, e si cazza sopra un pennone posto sul coronamento della nave nell'alto della poppa: serve soltanto nel bel tempo e col vento diritto in poppa.

Le vele di straglio ed i flocchi che sono rappresentati nella figura 363, sono come segue:

1.° *La gran vela di straglio.* LA GRANDE VOILE D'ÉTAI. *The main stay-sail.*

2.° *La vela di straglio della gabbia di maestra.* LA VOILE D'ÉTAI DU GRAND HUNIER. *The main-top stay-sail.*

3.° *La piccola o seconda vela di straglio della gabbia di maestra.* LA PETITE *ou* SECONDE VOILE *ou* CONTRE-VOILE D'ÉTAI DU GRAND HUNIER. *The main-top second stay-sail or the small main-top stay-sail.*

4.° *La vela di straglio di pappafico di maestro.* LA VOILE D'ÉTAI DU GRAND PERROQUET. *The main-top-gallant stay-sail.*

5.° *Il gran flocco.* LE GRAND FOC. *The standing-jib.*

6.° *Il secondo flocco o falso flocco.* LE SECOND FOC *ou* FAUX FOC. *The fore-top-sail.*

7.° *Il terzo flocco o controflocco.* LE TROISIÈME FOC *ou* CONTRE-FOC. *The fore-top-gallant stay-sail or upper jib.*

8.° *Il piccolo flocco. La trinchettina o tormentino.* LE PETIT FOC. TRINQUETTE *ou* TRINQUETINE. *The fore-stay-sail.*

9.° *La vela di straglio di mezzana* che alcuni chiamano *la carbonara* o *flocco di mezzana.* LA VOILE D'ÉTAI D'ARTIMON *ou* FOC D'ARTIMON. *The mizen-stay-sail.*

10.° *La vela di straglio di contrammezzana.* LA VOILE D'ÉTAI DU PERROQUET DE FOUGUE *ou* LE DIABLOTIN. *The mizen-top stay-sail.*

11.° *La vela di straglio di belvedere.* LA VOILE D'ÉTAI DE LA PERRUCHE. *The mizen-top-gallant stay-sail.*

12.° *La seconda vela di straglio di belvedere.* LA SECONDE VOILE D'ÉTAI DE LA PERRUCHE. *The mizen-top-gallant second stay-sail or mizen-top-gallant upper stay-sail.*

13.° *La vela di mezzana* (LA VOILE D'ARTIMON. *The mizen-sail*) o semplicemente *la mezzana* (L'ARTIMON. *The mizen*) è la sola di questa forma nelle navi, ed è della specie delle vele auriche.

La vela di mezzana di questa forma è la più generalmente usata; si nomina *mezzana all'inglese.* Veggonsi in alcune navi delle mezzane di forma triangolare, che sono della specie della vela latina, inferite col loro lato più lungo sopra tutta la lunghezza del pennone di mezzana: si nominava altre volte *mezzana alla francese.* Alcune navi e fregate hanno per mezzana una vela a ghisso della specie della vela maestra di un brigantino: questa specie di mezzana che presenta al vento una maggiore superficie, chiamasi *brigantino* (BRIGANTINE. *Spanker*).

Le vele degli stragli e de' flocchi hanno il lato superiore guarnito di anelli di ferro, di legno o di corda cuciti alla testiera della vela, per mezzo de' quali corrono ascendendo e discendendo lungo il loro straglio o draglia: per issarle ed abbassarle vi è, nell'angolo loro superiore, una *drizza*, ed all'angolo inferiore una corda chiamata *ala bassa* (HALE-BAS. *Down-haul*). All'angolo opposto a quello ch'è inferito nella draglia, vi è la scotta che fa l'ufficio di mura (Fig. 363).

Nominate così tutte le vele di una nave, conviene ora dare qualche spiegazione delle loro diverse parti, lati, angoli, fasce e rinforzi di tela ed altri accessorj, de' quali si troveranno i dettagli negli articoli relativi di questo *Vocabolario,* secondo l'ordine loro alfabetico.

Si distingue nelle vele il loro lato superiore o *testiera,* il lato inferiore o piede detto *gratilo* o *gradile,* il lato verticale o sia *la caduta* (LA TÊTIÈRE. LA BORDURE. LA CHUTE). Gli angoli inferiori delle vele chiamansi *bugne* (POINTS).

Per passare alla spiegazione delle parti e degli accessorj delle vele, si sono rappresentate nella figura 366 le tre vele quadre di una nave, poste una sopra l'altra, cioè la vela bassa, la gabbia e il pappafico. Queste tre vele nella figura sono divise in due parti dall'alto al basso per metà; la parte destra segnata D mostra la loro facciata posteriore, cioè rivolta a poppa, e la parte sinistra segnata E mostra la superficie anteriore, cioè rivolta a prua. Le linee punteggiate mostrano le diverse cuciture e le separazioni dei teli o ferzi di tela.

*c, c, c. Le fasce o binde de' terzeruoli* (LES BANDES DES RIS. *The reef-bands*), e [illegible]

*Gli occhietti de' terzeruoli* (LES OEILLETS DES RIS. *The eye-let holes*), e [illegible]

*a, a, a. Le patte delle vele.* (LES PATTES DES VOILES. *The tabling of the sails, at the edge or bold rope*) sono tutti pezzi di tela quadrati o bislunghi, cuciti verso i

bordi delle vele cui sono applicati, per foderare la loro superficie interiore, ne' luoghi dove debbono essere attaccate le manovre delle vele, ad oggetto di rinforzarne la tela dove soffre i maggiori sforzi.

*d, d, d. Fodere o rinforzi di tela.* DOUBLAGE ou RENFORTS DE TOILE. *LINING OF THE SAILS OR TABLING AT THE FOOT-ROPE, AND LEECH-ROPE.* Sono quei pezzi che servono a fortificare i bordi delle vele, e si dispongono in lunghe liste al fondo ed ai lati delle vele ed alla loro superficie posteriore.

*e. Batticoffa delle gabbie e di contrammezzana.* TABLIER DES HUNIERS ET DU PERROQUET DE FOUGUE. *TABLING ? THE BUNT OF A TOPSAIL.* È un pezzo di tela quadrato che si attacca al mezzo di ciascuna vela di gabbia e di contrammezzana, verso il basso, alla superficie posteriore, ad oggetto di rinforzare questa parte, e di guarentirla dallo sfregamento con la gabbia o coffa ecc. La larghezza della batticoffa è eguale al terzo dell' inferitura della vela, e l' altezza è il terzo della caduta.

*Ralinghe.* RALINGUES. *BOLT-ROPES.*

Distinguonsi: *h, h, h. Ralinghe di testiera.* RALINGUES DE TETIÈRE. *HEAD-ROPES, BOLT-ROPES OF THE HEAD OF A SAIL.*

*f, f, f. Ralinghe di caduta o di altezza.* RALINGUES DE CHUTE. *LEECH-ROPES.*

*x, x, x, x. Ralinghe di fondo.* RALINGUES DE FOND. *FOOT-ROPES.*

*k, k, k. Ganze o brancarelle.* HERSEAUX. *CRINGLES IN THE BOLT-ROPE OF A SAIL.*

*m, m. Gaschette o gerli.* GARCETTES.

*Gaschette o gerli de' terzaruoli.* GARCETTES DES RIS. *POINTS OR REEF-LINES.*

*o, o. Gerli delle bugne.* RABANS DE POINTURE. *EARINGS.*

*Gerli per serrar le vele.* RABANS DE FERLAGE. *FURLING-LINES OR ROPE-BANDS.*

*Vele quadre.* VOILES QUARRÉES. *SQUARE SAILS.*

*Vele latine.* VOILES LATINES. *LATINE OR LATEEN SAILS.*

*Vele a tarchia.* VOILES A LIVARDE. *SPRIT-SAILS.*

*Vele auriche.* VOILES AURIQUES. *SHOULDER-OF-MUTTON SAILS AND BOOM-SAILS.*

*Vela di fortuna.* VOILE DE FORTUNE.

*Bugna di una vela.* POINT D'UNE VOILE. *TACK OR CLUE OF A SAIL.*

*Fondo di una vela.* FOND D'UNE VOILE ou BORDURE. *FOOT OF A SAIL.*

*Fondi di una vela.* FONDS D'UNE VOILE. *BUNT OF A SAIL.*

*Testiera di una vela.* TETIÈRE D'UNE VOILE. *HEAD OF A SAIL.*

*Caduta di una vela.* Ven. *Tombada della vela.* CHUTE D'UNE VOILE. *DEPTH OR DROP OF A SAIL; THE LEECHES OF A SAIL.*

*Inferitura di una vela.* ENVERGURE D'UNE VOILE. *SQUARE OF A SAIL.*

Quanto alla posizione e situazione delle vele, relativamente al vento ed alla manovra, vi sono parecchie espressioni le quali si troveranno ne' differenti articoli di questo dizionario, cercando il verbo o l' addiettivo al loro ordine alfabetico.

*Vela accollata all' albero.* VOILE COIFFÉE ou SUR LE MAT. *A SAIL TAKEN ABACK.*

*Mettere una vela a collo dell' albero.* COIFFER ou METTRE SUR LE MAT UNE VOILE. *TO LAY A SAIL ABACK.*

*Imbrogliare una vela.* CARGUER UNE VOILE. *TO CLUE UP A SAIL OR TO HAUL UP A SAIL IN THE BRAILS.*

*Serrare una vela.* SERRER UNE VOILE ou FERLER UNE VOILE. *TO TAKE IN OR TO FURL A SAIL.*

*Vela serrata.* VOILE SERRÉE. VOILE FERLÉE.

*Vela spiegata, distesa.* VOILE DÉFERLÉE. *A SAIL LOOSED OR UNFURLED.*

*Cazzare una vela.* BORDER UNE VOILE. *TO TALLY AFT THE SHEETS OF A SAIL.*

*Vela che sbatte.* VOILE QUI FASIE. *A SAIL SHIVERING IN THE WIND.*

*Vela cazzata.* VOILE BORDÉE. *A SAIL WELL TRIMMED OR A SAIL WHOSE SHEETS ARE TALLYED AFT.*

*Vela a secca.* VOILE AU SEC. *A SAIL LOOSED TO DRY.* È una vela che si è spiegata, essendo in porto o alla rada, per farla asciugare e seccare al vento o al sole, dopo la pioggia. È una precauzione utile per conservare la tela.

Si dice che *una vela porta* o che *una vela porta bene* ( UNE VOILE PORTE ou QUE UNE VOILE PORTE BIEN. *A SAIL WHICH DRAWS OR A TAUGHT SAIL* ), quando essa è spiegata al vento, e presenta la sua superficie all' impulso del vento, secondo la direzione in cui la tengono il pennone e le sue manovre.

*Vela in ralinga.* VOILE EN RALINGUE. *A SAIL SHIVERING.* È una vela disposta in modo, che il suo pennone coincide per la direzione col letto del vento, e la sua ralinga si presenta dirittamente al vento. Allora il vento non colpisce alcuna delle due facce della vela, ma le agita alternativamente, scorrendo sopra l' una o sopra l' altra, facendo sbattere la tela a destra e a sinistra, a guisa d' una bandiera. Si mette una vela

in ralinga, per arrestarne l'azione e ritardare la marcia del bastimento.

Si distinguono nella manovra *le vele basse* ( LES BASSES VOILES. *THE COURSES* ) e *le vele alte* ( LES VOILES HAUTES. *THE UPPER SAILS* ); *le vele davanti* ( LES VOILES DE L'AVANT. *THE HEAD-SAILS* ) e *le vele di dietro* ( LES VOILES DE L'ARRIÈRE. *THE AFTER SAILS* ).

Per vele basse s'intendono le vele di maestra, di trinchetto, e talvolta quella di mezzana: per vele alte, le gabbie e i pappafichi.

Vele davanti sono quelle di trinchetto e i flocchi: vele di dietro, quelle di maestra e di mezzana.

*I quattro corpi di vele* ( LES QUATRE CORPS DES VOILES. *THE MAIN AND MAIN-TOP, FORE AND FORE-TOP SAILS*. Quando si dice che una nave è sotto i suoi quattro corpi di vele, si vuol dire ch'ella porta soltanto la vela di maestra, quella di trinchetto e le due gabbie.

*Tutte le vele fuori*. TOUTES VOILES DEHORS. *ALL SAILS SET; ALL SAILS OUT* OR *STANDING*. Si dice che una nave ha tutte le vele fuori, per dire che spiegò al vento tutte quelle ch'ella può portare.

*Fare forza di vele. Sforzare le vele*. FAIRE FORCE DE VOILES. *TO CROWD SAIL*. È aumentarne il numero e orientar le vele, sicchè facciano la massima forza.

*Una vela*. UNE VOILE. *A SAIL*. Significa qualche volta un bastimento, prendendo la parte per il tutto. Così un marinajo che fu di guardia per fare delle scoperte, dirà ch'egli ha veduto una vela o due vele, per significare uno o due bastimenti. Si dice ancora, una flotta, un'armata di tante vele, per significare d'altrettante navi, grandi o piccole, tutto compreso.

VELACCHI, s. m. pl. Voc. Ven. Sono piccole vele che si uniscono come i coltellacci alle maggiori.

VELAJO ( *Maestro* ), s. m. *Treviere*. VOILIER. *SAIL MAKER*.

VELATURA, s. f. VOILURE. *SUIT OF SAILS*. È il guernimento di vele intero e compiuto di un bastimento.

*Questa nave ha tutta la sua velatura compiuta*. CE VAISSEAU A SA VOILURE COMPLÈTE. *THIS SHIP HAS HER COMPLETE SUIT OF SAILS*.

*Velatura di galiotta*. VOILURE DE GALIOTE. *GALIOT SAILS*. Si dice per significare il guernimento di vele proprie di una galiotta.

*Velatura di cuttero*. VOILURE DE CUTTER. *CUTTER SAILS*.

*Velatura*. VOILURE. *TRIM OF THE SAILS*. Si dice per esprimere la maniera particolare di orientare e disporre le vele per navigare secondo le diverse direzioni, la forza del vento e lo stato del mare ecc.

*Regolare la velatura*. RÉGLER LA VOILURE. *TO REGULATE THE QUANTITY OF SAILS TO BE CARRIED IN A FLEET*. È lo stabilire, per un ordine del comandante o per segnali convenuti, le vele che debbono portare le navi che fanno rotta insieme, come in una armata navale, squadra o convoglio, per mantenersi unite e non isbandarsi. Questo ordine è specialmente per la notte.

Si dice che due o più navi *sono con la stessa velatura* ( SOUS LA MÊME VOILURE. *UNDER THE SAME SAILS* ), per significare che portano esattamente le stesse vele spiegate al vento.

Si dice che una nave *ha tutta la velatura che può portare* ( TOUTE LA VOILURE QU'IL PEUT PORTER. *ALL THE SAILS THAT SHE CAN CARRY* ), per significare che la forza del vento e la costituzione della nave non permettono di spiegare maggior numero di vele oltre quelle che ha già spiegate.

*Con la stessa velatura del vostro bastimento noi fileremmo due nodi di più*. SOUS LA MÊME VOILURE QUE VOTRE BATIMENT, NOUS FILERIONS DEUX NOEUDS DE PLUS. *UNDER THE SAME SAIL AS YOUR SHIP, WE SHOULD SAIL TWO KNOTS FASTER*. Vuol dire che nel tempo di mezzo minuto scorrerebbero due nodi di più della funicella del loche.

*Il generale si dispone a mettersi con poca velatura o con poche vele per la notte*. LE GÉNÉRAL VA SE METTRE SOUS PETITE VOILURE POUR LA NUIT. *THE ADMIRAL IS GOING TO CARRY AN EASY SAIL FOR THE NIGHT*.

VELEGGIARE, v. n. ALLER A LA VOILE. FAIRE ROUTE A VOILES. *TO SAIL; TO SET SAIL*. Significa navigare a vela.

VELEGGIATORE (s. m.) o *veliere*. QUI VOGUE, QUI VA A VOILES. *A SAILOR*.

*Buono veleggiatore*. BON VOILIER. *GOOD SAILOR*. Si dice di un bastimento che marcia bene alla vela: al contrario di *cattivo* o *tardo veleggiatore* ( MAUVAIS VOILIER. *BAD SAILOR* ).

VELERIA, s. f. VOILERIE ou SALLE AUX VOILES. *A SAIL-YARD*. È il luogo, l'officina o magazzino dove si fanno e si racconciano le vele. È necessaria una stanza o sala grande col pavimento intavolato per istendere le vele e per tagliarle; conviene che vi siano dei magazzini spaziosi e bene asciutti per tenervi le vele già lavorate e le tele destinate a farne.

*Veleria* è anche l'arte di fabbricare le vele.

VENA (s. f.) *del legno.* VEINE DU BOIS. *THE GRAIN OF WOOD.* Diconsi vene nel legno quei segni dove la loro sostanza è più tenera, che dividono i filamenti più duri, e secondo la diversità dei legnami o vanno serpendo o sono diritti.

VENIRE, v. n. VENIR. *To COME.*

*Venire al vento. Intaccare il vento.* VENIR AU VENT. *TO COME TO THE WIND; TO COME TO WINDWARD; TO LUFF.* Significa accostarsi con la direzione della nave al punto dal quale spira il vento, sicchè faccia, con la direzione di questo, un angolo più acuto di prima; ciò che per l' ordinario dipende dall' azione del timone.

Per far venire al vento una nave che porta al largo, bisogna mettere la manovella del timone sottovento. Venire al vento è sinonimo di *orzare* (LOFER. *To LUFF*). Per conseguenza venire al vento è l' opposto di *poggiare* (ARRIVER. *To BEAR AWAY*).

Si esprime la misura di questo avvicinamento della rotta della nave all' origine del vento, dicendo che la nave è venuta al vento di una quarta o di un rombo, di due quarte ecc.

Si dice *venire a tribordo, venire a babordo* (VENIR SUR TRIBORD, VENIR SUR BABORD. *TO COME TO STARBOARD OR TO LARBOARD*), ed è far girare la prua della nave o più a destra o più a sinistra.

*Non venire al vento.* NE VIENS PAS AU VENT. *NO NEAR, NO NEARER.* È un comando al timoniere per vietargli di orzare o di far venire la nave al vento. A questo comando egli dee portare la manovella del timone verso la parte di sopravvento, e ritirarla subito per ricondurre la nave al vento.

*Non venire a tribordo.* NE VIENS PAS SUR TRIBORD. *DON'T COME TO STARBOARD.*

VENTARE, v. a. *Soffiare e tirar vento. Venteggiare.* VENTER. *To BLOW.*

*Venta molto da Nord Est.* VENTE GRAND FRAIS DU NORD-EST. *IT BLOWS A STRONG GALE FROM THE NORTH-EAST.*

*Ventar fresco.* SURVENTER. *TO OVER BLOW.* Vuol dire far vento forte.

*Vento assai fresco.* IL SURVENTE. *IT OVER BLOWS OR IT BLOWS A STORM.*

VENTILATORE, s. m. VENTILATEUR. *A VENTILATOR, USED AT SEA.* È una macchina per cui mezzo si rinnova l' aria nelle navi per rendrrla sana.

Il ventilatore di cui si è fatto uso nelle navi, è invenzione di Hales, celebre fisico inglese. Fu introdotto nel porto di Tolone dal commissario di marina Bruno-Santa Caterina.

Le figure qui sotto citate rappresentano la costruzione di questo ventilatore.

La figura 355 è la rappresentazione intera della cassa del ventilatore veduta per di fuori, e dalla parte verso il davanti della nave. Essa è guernita delle sue aste, leve e manovelle. Si sono segnati i tramezzi interiori con linee punteggiate.

La figura 356 mostra la faccia interiore del ventilatore, che riguarda l'indietro della nave, e nella quale sono praticate le aperture e le animelle per l'entrata ed uscita dell'aria.

La figura 357 è una rappresentazione in prospettiva d'uno de' lati del ventilatore, ove si vede l'interno della cassa e dei tubi che vi sono applicati pel corso dell' aria.

Il ventilatore è composto di due mantici quadrati di tavole, che non hanno mobile il loro lato superiore, come ne' mantici di forma ordinaria, ma bensì un tramezzo trasversale mobile C, C, chiamato *diaframma* (DIAPHRAGME), attaccato al lato della cassa orizzontalmente a eguali distanze dai fondi superiore ed inferiore, e mobile intorno allo cerniere G, G, G, G. Questi diaframmi si alzano e si abbassano per mezzo di due aste di ferro D, D, ciascuna delle quali nella estremità inferiore si divide in due rami i, i, che si uniscono a vite con essi verso la parte opposta alle cerniere. Ciaschedun ventilatore ha il suo diaframma e la sua asta di ferro. Queste due aste sono attaccate ad una leva L, il cui mezzo posa sopra uno stante F, di modo che quando un diaframma si abbassa, l' altro s' innalza alternativamente. La cassa di ciaschedun mantice ha quattro aperture munite di valvule, due delle quali A, A si aprono di dentro, per dare ingresso all' aria nella cassa, e le altre due E, E si aprono al di fuori, per farla uscire del ventilatore. La parte di ciascun mantice in cui si trovano le valvule che servono all' ingresso dell' aria dalla stiva della nave nel ventilatore, è rinchiusa in una cassa H, situata dietro al ventilatore, di rimpetto al sito da cui si vuol estrarre l' aria corrotta, ciò che si fa per mezzo de' tubi mobili I, adattati alla cassa, o che si prolungano quanto si vuole, aggiungendone degli altri, e che per conseguenza si conducono dove si vuole.

Queste casse debbono essere esattamente congiunte col ventilatore, affinchè l' aria non possa uscire per le commessure. Conviene farle leggiere, di legno d'abete sottile,

e ricoprire le commessure e spigoli con tela incatramata.

Movendo la leva sul suo punto d'appoggio, si alzano e si abbassano alternativamente i diaframmi, e l'aria entra in ciascuno de' mantici alternativamente per le valvole A, A, ed esce a vicenda per le E, E. Succede con ciò un'aspirazione continua d'aria dalla stiva nel ventilatore, dal quale esce, e si dissipa mescolandosi coll'aria esteriore.

Siccome si può far uso del ventilatore in ogni tempo, egli è da preferirsi alla manica o tromba a vento, che si adopera per lo stesso fine; perchè questa di fatto fa troppo effetto quando il vento è forte, e troppo poco nella calma, e soprattutto perchè non può servire quando la nave fa vela. Non si può dubitare che i vapori della traspirazione, ed altri che esalano dal corpo umano, uniti a quelli della stiva e del pozzo delle trombe o sentina, non richiedano un continuo rinnovamento d'aria. Questo rinnovamento è anche più necessario nelle navi nuove, dove l'esalazioni del legname rendono più malsana l'aria che vi è rinchiusa.

L'obbiezione fatta contro il ventilatore, per l'aumento di fatica che si dà all'equipaggio, non è tale da doversene escludere l'uso. Quanto all'altra difficoltà che questo istromento occupa nella nave molto luogo ed ingombra, per lo che ne fu rigettato l'uso da molti capitani, quando si lasciò ad essi la facoltà di decidere, questa ha alquanto maggior peso della prima; ma questo certamente non grande aumento d'ingombro può egli essere messo a confronto con la salute dell'equipaggio? Io oltre un ventilatore più piccolo e ridotto alla metà produrrebbe un'estrazione d'aria sufficiense, ed allora tutto sarebbe conciliato.

Facendo i ventilatori più piccoli per ischivare l'ingombro, converrebbe forse dar loro una disposizione diversa da quella che si è spiegata. Si potrebber disporre in modo le valvole E, E, che si aprissero al di dentro per ricevere nel ventilatore l'aria fresca esteriore, e che le altre valvule A, A si aprissero al di fuori, per portare, col mezzo di un lungo tubo o manica, quest'aria fresca nella stiva, la quale occupando il luogo dell'aria corrotta, la cacciasse da un luogo della stiva nell'altro: laddove, nella disposizione descritta, il ventilatore riceve l'aria corrotta della stiva, e la espande all'intorno di sè; lo che fa che l'aria malsana resti ancora nell'interno della nave, nel luogo ov'è stabilito il ventilatore, e non fa, per così dire, se non che mutarne luogo.

Sembrerebbe anche conveniente stabilire questi ventilatori più piccoli verso l'alto della nave, in aria libera, per dare ingresso all'aria più pura nelle casse o mantici, dai quali poi si diffondesse nella stiva.

L'uso di così fatti ventilatori preserverebbe gli equipaggi dalla maggior parte delle malattie cui sono esposti nelle lunghe navigazioni.

Del resto sono state fatte varie forme di ventilatori, delle quali una tra le altre in forma di cassa quadrata, con un solo diaframma alzato o abbassato orizzontalmente per mezzo di una manovella. Un lungo tubo di metallo, che dalla cassa va sino all'aria libera in alto della nave, serve ad introdurre l'aria fresca nella cassa del ventilatore, da dove si spande per più tubi o maniche di cuojo nelle diverse parti della stiva o della nave: o pure reciprocamente si estrae l'aria viziata della stiva, per queste maniche di cuojo, e si riduce nel ventilatore, dal quale si scarica pel tubo di metallo situato verticalmente, e la di cui bocca è sopra i ponti e sopra il castello della nave.

Gl'Inglesi, per rinnovare e rendere sana l'aria delle navi, fanno uso di un fornello portatile di ferro. Da questo si prolungano alcuni tubi di latta i quali discendono nella stiva e ne attraggono l'aria viziata: o pure si servono di tubi simili, posti sotto il focolare delle cucine comunicanti con la stiva, dalla quale estraggono l'aria corrotta. Questo metodo è semplicissimo e non richiede alcuna fatica dell'equipaggio.

VENTO, s. m. VENT. *Wind.* Il vento è l'agitazione ed il movimento del fluido atmosferico che circonda il globo terrestre. Quando l'aria è tranquilla e cessa il vento, vi è calma. La corrente d'aria si porta con più o meno di velocità da un punto ad un altro, talvolta sopra vaste estensioni del globo terrestre e dell'Oceano, talvolta per più giorni di seguito: talvolta il vento non è che parziale, occupa poca estensione, è di corta durata e di direzione variabile. I marini considerano i venti sotto varj rapporti, relativamente all'uso che ne ritraggono, che è quello di spingere i bastimenti, facendo gonfiare le loro vele, verso un luogo determinato. Il primo di questi rapporti è

la direzione. Questa si determina dal punto dell'orizzonte dal quale spira il vento. Si è diviso l'orizzonte in quattro parti eguali, e il punto che divide questi archi è indicato col nome del vento che spira dallo stesso. Questi nomi sono registrati nell' articolo *Rosa dei venti*, dove si sono pure notati i segni abbreviati che gl' indicano. Chiamansi anche *Rombi di venti*. V. *Rombo*.

*Venti del primo e secondo quadrante*. V. *Quadrante*.

Il secondo rapporto del vento pei marini è la velocità e forza con cui soffia. Secondo le osservazioni di Mariotte, la velocità ordinaria del vento non incomodo non è maggiore di 24 piedi per minuto secondo, contro la quale si va già con qualche fatica. In fatti Giorgio Ivan afferma che i vascelli orientati a vento largo sono obbligati a prendere terzaruoli quando arriva alla velocità di 18 o 20 piedi per minuto secondo. Derham per replicate esperienze e osservazioni trovò che nelle più violenti burrasche il vento arriva a percorrere 66 e 70 piedi per secondo. Lo stesso Ivan per le sue osservazioni trovò che le brezze giornaliere di estate nella baja di Cadice percorrono poco più o poco meno di 12 piedi per secondo.

Varie maniere di dire tra i marini si riferiscono alla velocità o forza del vento.

*Piccolo vento*. *Venticello*. PETIT VENT. *SMALL WIND*. È un vento di poca forza.

*Vento debole*. *Vento molle*. VENT FOIBLE. VENT MOU. *A SLACK WIND*. È un vento di poca velocità.

*Vento grande*. GRAND VENT. *A HIGH WIND OR A STRONG GALE*. È un vento di molta forza.

*Vento grosso*. *Vento duro*. GROS VENT. *A HARD GALE, A STIFF GALE*. È un vento che continua con forza e senza intermissione.

*Vento fresco*. BON FRAIS. *FRESH GALE*. È un vento moderato e che permette di spiegare tutte le vele senza pericolo.

*Piccolo vento fresco*. PETIT FRAIS. *A LIGHT OR SMALL GALE OR BREEZE*. È un vento più debole del vento fresco.

*Vento fresco forte*. GRAND FRAIS. *A HARD GALE OR STRONG GALE*. È un vento di molta forza e che si avvicina ad essere burrascoso.

*Colpo di vento*. COUP DE VENT. *A VIOLENT GALE OF WIND OR A STORM*. È un vento che sorge all' improvviso e a forti buffate o raffiche.

*Vento forzato*. VENT FORCÉ. *A STRESS OF WEATHER*. Si dice quello che per soverchia violenza non permette di navigare e obbliga a mettersi alla cappa.

*Vento maneggevole*. Ved. *Manevole*. VENT MANIABLE. *MODERATE WIND*. È quello che permette di portare più vele e di manovrarle, e che se non è del tutto favorevole, dà però il modo di bordeggiare.

*Vento fatto*. VENT ÉTALÉ ou VENT FAIT. *A SETTLED WIND, A REGULAR AND STEADY WIND*. È quello che soffia regolarmente ed è costante.

*Vento ineguale, o buffi*. Ved. *Refoli*. VENT INÉGAL. *WIND THAT COMES IN GUFFS*. È un vento che incalza, poi s'acqueta e di nuovo incalza.

*Vento a raffiche*. VENT A RAFFALES. *A WIND THAT BLOWS HARD IN SQUALLS*. Dicesi quando le buffate sono di molta forza.

*Vento sull' acqua*. *Buon vento*. *A STEADY BREEZE*. È una brezza moderata e costante.

*Non vi è più vento*. IL N'Y A PLUS DE VENT. *THE WIND HAS DIED AWAY*. Significa che il vento cessò tutt' a un tratto.

Un terzo rapporto del vento in mare è quello di essere più o meno favorevole, o contrario alla navigazione.

*Buon vento*. BON VENT. *A FAIR WIND*. È un vento favorevole, cioè quello che ha una forza e velocità temperata, e spira da ogni punto del semicerchio dell' orizzonte posteriore alla nave il cui diametro è ad angoli retti con la direzione della chiglia.

*Vento contrario*. VENT CONTRAIRE. *A FOUL WIND, A CONTRARY WIND*. È quello che si oppone alla rotta che debbe fare il bastimento, e che fa un angolo minore di sei rombi, aperto verso prua, con la direzione della chiglia.

*Controvento*. *Vento in prua*. VENT DEBOUT. *HEAD TO WIND*. È quando la direzione della chiglia è contraria alla direzione del vento.

*Vento in faccia*. VENT DESSUS. Si dice quando il vento colpisce direttamente la superficie esteriore della vela; cioè quella superficie che è rivolta alla prua.

*Vento in vela*. VENT DEDANS. È quando il vento colpisce la superficie posteriore della vela, cioè quella che è rivolta alla poppa.

*Vento in poppa*. *Vento a fil di roda*. VENT ARRIÈRE. *WIND RIGHT AFT*. Si dice quando la direzione del vento coincide con la direzione della chiglia. Se il bastimento ha più alberi e naviga con vento a fil di roda, esso non può impiegare utilmente se non che una parte delle sue vele; quella dei fiocchi e degli stragli non ricevono l'impulso

del vento: la vela di maestra ruba il vento a quella di trinchetto: la gran gabbia lo ruba al parrocchetto. Si supplisce allora coi coltellacci e scopamari, o pure si prende il vento alquanto di fianco. Il vento in poppa d' ordinario fa che il bastimento rulli, perchè non trova costante appoggio all' uno o all'altro de' fianchi.

*Vento largo.* VENT LARGUE. *LARGE WIND.* Si dice quando la direzione del vento fa con la chiglia un angolo minore di 112° aperto verso poppa. Se è minore di detta misura pel valore di un rombo, di due, di tre, si dice che il vento è *largo di n rombi* ( n QUARTS LARGUE. n *POINTS LARGE WIND* ). Se è anche minore, e però la sua direzione non coincide con quella della chiglia, si dice *gran largo* ( GRAND LARGUE. *QUARTER WIND* ): come si dice *piccolo largo* ( PETIT LARGUE ) se la differenza è maggiore.

*Vento al più presso.* Ven. *Vento all' orza raso.* VENT AU PLUS PRÈS. *CLOSE HAULED WIND.* Si dice quando le vele sono orientate in modo da fare con la chiglia, per quanto permette l' attrezzatura degli alberi o la posizione delle sartie, il minimo angolo possibile aperto verso prua, sicchè l' incidenza del vento sia ad un angolo di 11° a 12°. Se l'angolo è alquanto maggiore, sono *presso al vento* ( PRÈS DU VENT ), e diconsi portare *presso* e *pieno* ( PRÈS *et* PLEIN. *FULL* and *BY* ) se l' angolo è ancor maggiore, e in conseguenza se le vele possono essere colpite in tutti i punti fortemente dal vento regnante.

*Vento di bolina. Vento scarso.* VENT DE BOULINE. *A SCANT WIND.* Si dice quando per ricevere l' impulso del vento, che dà verso prua, si stendono di più le vele con le boline.

*Vento tra le due scotte.* VENT ENTRE DEUX ÉCOUTES. *BOTH SHEETS AFT.* Si dice quando amendue le scotte delle vele basse sono cazzate.

*Vento davanti.* VENT DEVANT. *WIND AHEAD.* Questo è quando il vento batte nella superficie anteriore delle vele.

*Dare il vento davanti.* DONNER LE VENT DEVANT. *To STAY A SHIP.* È quando il bastimento si fa girare a bella posta perchè riceva il vento davanti, e si arresti o si rallenti il suo moto.

*Prendere, pigliare il vento davanti.* PRENDRE LE VENT DEVANT. *To CHAPEL A SHIP.* È quando contro voglia il bastimento prende questa posizione, e la vela va a collo dell' albero.

*Vento di quartiera.* VENT DE QUARTIER. *QUARTERING WIND.* Si dice quando colpisce la nave nell' area tra la poppa e la costa maestra.

*I venti favoriscono.* LES VENTS ADONNENT. *THE WINDS DRAW AFT.*

*Il vento rinfaccia, è scarso, va in prua.* LE VENT REFUSE. *THE WIND REFUSE* OR *POINT* OR *HEAD.*

*Il vento favorisce e rinfaccia.* LE VENT ADONNE ET REFUSE. *THE WIND VEERS AND HAULS.* Si dice del vento di direzione incostante.

*I venti girano a prua.* LES VENTS SE HALENT DE L'AVANT. *THE WINDS HAULS FORWARD.* È quando vanno divenendo contrarj per nuova direzione del loro spirare.

Un quarto rapporto dei venti è della loro direzione rispetto ad alcuni punti delle terre, o comparativa tra i bastimenti.

*Vento da terra.* Ven. *Bave da terra. Caggiole.* VENT DE TERRE. *A LAND WIND* OR *LAND BREEZE.* Questo si dice anche *vento di sopra* ( VENT D'AMONT ). È il vento che spira dalle coste verso il mare.

*Vento dal largo.* VENT DU LARGE OU BRISE DU LARGE. *A SEA WIND*, *A SEA BREEZE.* È quello che viene dal mare verso le terre. Si dice anche *vento di sotto* ( VENT D'AVAL ).

*Vento traverso di un porto.* VENT TRAVERSIER D'UN PORT. *A WIND THAT SETS RIGHT INTO ANY HARBOUR, AS TO PREVENT THE DEPART OF A SHIP FROM IT.* È un vento che spira direttamente contro la bocca di un porto, sicchè impedisce ai bastimenti di uscire a vela.

*Vento di traverso.* VENT TRAVERSIER. *WIND THAT SETS RIGHT INTO.* Si dice, rispetto ad un bastimento, quello, la cui direzione è perpendicolare alla lunghezza dello stesso.

*Al vento, al sopravvento.* AU VENT. *To WINDWARD.* Di due bastimenti od oggetti, l'uno si dice al sopravvento dell'altro quando condotta dall' uno di essi una perpendicolare alla direzione del vento regnante; l' altro si trova più lontano dall' origine del vento, e all' indietro di detta perpendicolare. Questo si dice al *sottovento di quello* ( SOUS LE VENT. *To LEEWARD, UNDER THE LEE* ). V. *Sopravvento.*

*Il vantaggio del vento.* LE DESSUS DU VENT OU L'AVANTAGE DU VENT. *THE WEATHER GAGE.* Si dice di quel naviglio che è al sopravvento di un altro.

*Il lato del vento o del sopravvento.* LE COTÉ DU VENT. *THE WEATHER SIDE.* In un vascello si dice il lato o fianco di sopravvento quello

che s' incontra il primo dal vento spiraote. Per opposto, *lato di sottovento* ( COTÈ SOUS LE VENT. *THE LEE SIDE* ) quello che s' incontra dal vanto dopo il lato di sopravvento.

*Scotta di sottovento*, *scotte rovescia*. ECOUTE DESSOUS LE VENT. È qualla delle due scotte che non è cazzata, mentre l' altra lo è.

*Guadagnare il vento*. GAGNER LE VENT. *TO GET THE WEATHER GAGE OF A SHIP*. Quando un bastimento per la sua velocità, per le sua manovra ben combioste giunge a mettersi al sopravvento di un altro, si dice cha ha guadagnato il vento sopra questo. Siccome questa situazione è importante a utile nella tattica guerriera, così si annovera tre i guadagni o vantaggi.

*Cadere sotta vento*. TOMBER SOUS LE VENT. *TO FALL OFF*, *TO DRIVE TO LEEWARD*. *TO FAG TO LEEWARD*. Un bastimento cade sotto vento di un punto qualsivoglia, quando dopo essere stato più vicino all' origine del vento, si trova essare più distante, rispetto al punto dato, e quindi sotto vento di esso Ciò avviena per la derive e per le correnti, o talvolta per difetto di governo.

*Venti alisei*. VENTS ALISÉS. *TRADE WINDS*. Nome che si dà ad alcuni venti regolari, i quali sotto la zona torrida spirano quasi costantemente dell' Est all' Ovest.

*Venti generali*. VENTS GÉNÉRAUX ET CONSTANS. *GENERAL AND CONSTANT WINDS*. Sono venti i quali in alcuni pareggi molto estesi spiranoo tutto l' anno dallo stesso rombo, tranne qualche piccola irregolarità. Tali sono i venti di Sud-Est nell' Oceano Atlantico, nell' Oceano Indiano al Sud della linaa e del tropico di Capricorno.

*Venti variabili*. VENTS VARIABLES. *VARIABLE WINDS*. Dicoosi i venti che in alcuni paraggi soffiano irregolarmente per la direzione e per la forza. Tali venti si hanno nelle zone temperate al di là del 28° o 30° di latitudine tanto settentrianale, quanto maridionale.

*Venti periodici* o *monsoni*. VENTS PÉRIODIQUES ou MOUSSONS. *PERIODICAL WINDS*. V. *Monsoni*.

*Vento a picco*. VENT A PIC. *WIND ALOFT DOWN*. Frase de' marinaj per significare una totale cessazione di vento, sicchè la bandiere hanno i loro battenti cha cadono perpendicolarmente e non isventolano.

VENTI ( s. m. pl. ) *di una biga*, *d' una caprio*. HAUBANS ou VENTS D'UNE AIGUE. *STAYS OF THE SHEERS*. Sono quelle corde che a guisa di sartie o di stragli si stendono obbliquemente dalla sommità di qualche legno eretto, come sono gli stanti di una bige, a si allacciano a capisaldi in terra per assicurarli a tenerli fermi nella loro posizione.

VENTI ( s. m. pl. ) *del metallo*. SOUFFLURES. Sono cavità ó vôti che restano nella massa dei metalli fonduti per mancanza di sfiatatoj beo disposti, come avviene talvolta nel fondere i cannoni e mortaj di bronzo.

VERA. Voc. Ven. V. *Viera*.

VERGOLO. V. *Bergola*.

VERIFICARE ( v. a ) *l'ampolletta*. V. *Ampolletta*.

VERIGOLA. V. *Succhio*. *Verrina*.

VERNEGAL. Voc. Ven. V. *Conalla*.

VERRICELLO, s. m. VÉRIN. *A JACK-SCREW*. È una macchina a vite per sollevare con mediocre forza gravi pesi. È anche una specie d' *arganello*. TREUIL. VÉRIN.

VERRINA, s. f. *Trapano*. VILEBREQUIN. BREQUIN. *AN AUGER*, *WHIMBLE OR PIERCER*. È un istromento per forare, o trivella poste al fondo di un lungo ferro, il quale nel mezzo delle sue lunghezza si ripiega a doppia zanca, nell' alto ha un bottone, contro il quale prema e fa forza l' artefice col petto difeso da una tavoletta sovrapposta al bottone. Impugnando la zanca e rigirandola per un verso a pel contrario, la verrina s' introduce e fa il buco.

*Verrina da focone*. BREQUIN A CANON. *WHIMBLE TO CLEAN THE VENT OF A CANNON*. È un trapano d' acciajo di una linea di diametro per grossezza, lungo circa un piede, che serve ad aprire la lumiere di un cannone otturata o impedita.

*Verrina* o *trapano da cannone*, cioè per forare il cannone, formarne o ingrandirne l' anima. ALESOIR. È una macchina mossa dalla corrente dell' acqua, o dalla forza d' uomini o d' animali per mezzo della quale si fa girare una forte verrina, la quale s' introduce nella massa di un cannone di bronzo, per forarlo o dilatare la sua anima, e per eguagliare l' interiore sua superficie. L' asta di questa verrina si guarnisce di punte o cucchiaje taglienti diverse, a misura che s' intende d' aggrandire l' anima stessa. La descrizione, la figura e l' uso di questa macchina si può vedere nell' *Encycloped. méthod. des arts et métiers. Tom. I*, *art.* Canon.

VERRINARE, v. a. *Trapanare*. PERCER. *TO BORE*. Fare buchi col trapano.

VERTICALE, s. m. e add. *Circolo verticale*. CERCLE VERTICAL. *VERTICAL*. È un cerchio massimo della sfera, il quale passa per lo zenit e pel nadir e per un punto dell' orizzonte. L' uso di questi circoli è di misurare sopra

d'essi l'altezza degli astri, gli azzimutti, le amplitudini. Primo verticale si dice quello che, tagliando ad angoli retti il meridiano, passa pei veri punti d'Est e d'Ovest.

VERTICCHI (s. m. pl.) Voc. Ven. *Bertocci*. POMMES GOUGÉES ET COCHÉES. *Trucks*. Sono palle o pomi di legno traforati e di fuori scanalati. Servono a farvi passare delle manovre correnti, onde non si freghino con corpi duri: le scanalature servono per istropparli a qualche punto fisso.

VERZENE. Voc. Ven. V. *Serrette*.

VETTA (s. f.) *di un paranco*. *Tirante di un paranco*. GARANT DU PALAN. *FALL OF A TACKLE*. È la corda che dopo essere passata e ordita per tutti i raggi di un paranco, è libera; e sulla quale si fa forza per far agire il paranco. V. *Tirante*. *Menale*.

*Vetta o tirante di caliorna*. GARANT DE CALIORNE. *WINDING TACKLE*.

*Vetta di cappone*. GARANT DE CAPON. *CAT-ROPE OR CAT-FALL*.

*Vetta de' paranchini dei portelli*. GARANT DES PALANQUINS DES SABORDS. *LANIARDS OF THE GUN-PORTS OR PORT-TACKLE FALLS*.

*Vetta o tirante di candelizza*. GARANT DE CARDELETTE. *THE FISH TACKLE FALL*.

*Lascare o fileggiare una vetta, un tirante*. LACHER OU FILER UN GARANT. *TO SLACKEN OR GRADUALLY A TACKLE FALL*. Lasciarla scorrere bel bello.

UFFICIALE, s. m. *Uffiziale*. *Ufiziale*. OFFICIER. *OFFICER*. Uomo che ha, che esercita un uffizio in servigio di un Sovrano. Generalmente nella marina il nome di ufficiale si dà a quelli che sono incaricati di particolari incumbenze, ed hanno un grado di superiorità sopra i marinaj e soldati comuni.

*Ufficiale di marina*. OFFICIER DE LA MARINE. *AN OFFICER IN THE NAVY*. I gradi degli ufficiali di marina sono:

*Ammiraglio*. AMIRAL. *ADMIRAL*.

*Viceammiraglio*. VICE-AMIRAL. *VICE-ADMIRAL*.

*Contrammiraglio*. CONTRE-AMIRAL. *REAR-ADMIRAL*.

*Caposquadra*. *Capo di una divisione*. COMMANDANT D'UNE ESCADRE OU CHEF DE DIVISION. *COMMODORE*.

*Capitano di vascello*. CAPITAINE DE VAISSEAU. *CAPTAIN OF A SHIP OF WAR*.

*Capitano di fregata*. CAPITAINE DE FRÉGATE.

*Tenente di vascello*. LIEUTENANT DE VAISSEAU.

*Tenente di fregata*. LIEUTENANT DE FRÉGATE.

*Alfiere di vascello*. ENSEIGNE DE VAISSEAU.

*Alfiere di fregata*. ENSEIGNE DE FRÉGATE.

*Aspirante di marina*. ASPIRANT DE MARINE.

*Ufficiale incaricato del dettaglio*. OFFICIER CHARGÉ DU DÉTAIL. *THE FIRST LIEUTENANT OF A MAN OF WAR*. È l'ufficiale incaricato di eseguire gli ordini del comandante relativi agli approvvigionamenti, ai consumi, alle forniture e al rimpiazzamento degli oggetti consumati. Debbe tenere il registro degli oggetti esistenti e dei consumati.

*Ufficiale di guardia*. OFFICIER DE GARDE. *OFFICER OF THE DECK IN A HARBOUR*. È quegli cui è affidata la guardia del vascello in porto.

*Ufficiale di quarto*. OFFICIER DE QUART. *OFFICER OF THE WATCH AT SEA*. È quegli che nel viaggio sta in guardia del bastimento per un tempo limitato che si dice il *quarto*. La prima guardia o primo quarto è dal mezzodì alle sei ore: il secondo, dalle sei ore alla mezzanotte. Le susseguenti guardie si cambiano di quattro in quattro ore. Queste si dicono *guardie o quarti di notte* (QUARTS DE NUIT. *NIGHT-WATCH*). Le prime diconsi *quarti di giorno* (QUARTS DE JOUR. *DAY-BREAK WATCH*). Onde si dice per gli ufficiali

*Essere di quarto*. ÊTRE DE QUART. *TO KEEP THE WATCH*.

*Fare il quarto*. FAIRE LE QUART. *TO BE UPON THE WATCH*. E ciò significa essere in servizio a bordo del vascello per cooperare a tutte le manovre che possono occorrere, rispetto ai venti, al mare e alle circostanze interessanti la sicurezza del vascello.

*Ufficiale di manovra*. OFFICIER DE MANŒUVRE. È un ufficiale destinato a vegliare sull'eseguimento delle manovre, sullo stivaggio, sull'imbarco e lo sbarco, ecc. nel tempo dell'azione di guerra.

*Ufficiale del porto*. *Capitano del porto*. OFFICIER DU PORT. *MASTER ATTENDANT*. Quegli che ha il grado di capitano di vascello, e le sue funzioni particolari sono di dirigere tutte le operazioni relative all'ormeggiare e disormeggiare i bastimenti nel porto, al careneggio, al varamento dei bastimenti e ad altri movimenti che si fanno nel porto.

*Ufficiali marinaj*. OFFICIERS MARINIERS. *WARRANT AND PETTY OFFICERS*. *MECHANICAL OFFICERS*. Sono, rispetto all'equipaggio, ciò che sono i sottufficiali nelle truppe di terra. Ottengono questo titolo dopo un lungo servizio e quando hanno acquistato molte cognizioni di pratica. Sono distinti con i nomi di *Maestro*, *Sottomaestro d'equipaggio*, di *Bosmano*, di *Maestro cannoniero*, di *Padrone di scialuppa*, ecc. Attendono alla direzione della rotta, alle osservazioni col loche, alla tenuta del giornale, ecc. Oltre ciò

sono incaricati di tutto quello che appartiene alle bandiere, alle fiamme, ai fanali di poppa, alle lanterne pei segnali, alle lampane della chiesola e ad altri oggetti analoghi.

*Uficiali maggiori.* OFFICIERS MAJORS. *PRINCIPAL OFFICERS OF A FLEET, AND OF EACH PARTICULAR SHIP.* Sono i principali pel loro grado, ai quali gli altri sono subordinati.

*Uficiali di ronda.* OFFICIERS DE RONDE. *OFFICERS THAT ROW GUARD IN A PORT* OR *ELSEWHERE.* Sono ufficiali che vanno in giro nel porto e dove giudicano conveniente, con barca a remi, per mantenere l'ordine.

*Uficioli di sanità.* OFFICIERS DE SANTÉ. *OFFICERS WHO SUPERINTEND THE AFFAIRS RELATINO TO THE QUARANTINE IN A PORT.* Sono i membri componenti l' ufficio di sanità ne' porti soggetti alle quarantene, e dove sono lazzaretti stabiliti per difesa dalla peste di cui sono sospetti i bastimenti provenienti dal Levante.

*Uficiali marini d'artiglieria.* OFFICIERS MARINIERS D'ARTILLERIE. Sono quelli che sopravvegghiano tutte le operazioni, i lavori e le azioni relative ai cannoni e all' artiglieria della nave, tanto in rada quanto fuori, e nel tempo del combattimento.

*Uficiali marini di carpenteria.* OFFICIERS MARINIERS DE CHARPENTAGE. Tali sono il maestro d' ascia e il secondo mastro d' ascia.

*Uficiali di calfataggio.* OFFICIERS DE CALFATAGE. Sono particolarmente quelli destinati ad invigilare e dirigere quest'operazione.

*Uficiali di veleria.* OFFICIERS DE VOILERIE. Sono gli ufficiali destinati a soprintendere alla costruzione delle vele.

*Uficiali non marini.* OFFICIERS NON MARINIERS. Sono quelli che hanno nella nave varj impieghi i quali non sono esclusivamente ed essenzialmente connessi con la marina: questi non hanno veruna autorità sopra i marinaj; e sono, 1.° il *capo armajuolo* (MAITRE ARMURIER) incaricato di accomodare, mantenere e pulire le arme, come fucili, pistole, sciabole, asce d' armi ecc.; 2.° il *maestro vetrajo* (MAITRE VITRIER); 3.° il *maestro fabbro* (MAITRE SERRURIER); 4.° il *maestro magnano* (MAITRE FORGERON), quando vi è; 5.° i *chirurgi* e gli *ajutanti chirurgi* (CHIRURGIENS et AIDES-CHIRURGIENS); 6.° il *commesso de' viveri* (COMMIS DES VIVRES).

Il beccajo, il panattiere e il cuoco sono dipendenti dal munizioniere. Tutti questi per la ragione sono trattati come uffiejali marini.

UGNARE. V. *Augnare.*

UGNATURA, s. f. A BISEAU. A ONGLET. V. *Augnatura.*

*Unione di due pezzi di legno a ugnatura.* ASSEMBLAGE DE DEUX PIÈCES DE BOIS A ONGLET.

VIA (s. f.) *d'acqua.* VOIE D'EAU. *A LEAK.* È un'apertura nell'opera viva del bastimento o per isconnessione delle tavole o per rottura fatta da colpi esterni. V. *Falla.*

VIERA, s. f. Ven. *Vera.* VIROLE. *A LITTLE IRON RING FOR CLINCHING BOLTS.* È un piccolo anello di ferro, piatto nelle sue facciate, che si mette all'estremità di un chiodo, con cui si è trapassato un legno, per ribadirlo su detto anello, ad oggetto di mantenerlo fermo al suo luogo.

VILUPPO. V. *Gruppo.*

VIOLETTO. V. *Legname.*

VIOLINO (s. m.) *di bompresso.* VIOLON DE BEAUPRÉ *ou* TAQUET DE BEAUPRÉ. *THE B'S OF THE BOWSPRIT* (Fig. 264). V. *Tacchetti.*

VIRADORE, s. m. *Tornavira.* Ven. *Cao piano.* TOURNEVIRE. *VOYAL. MESSENGER.* È un cavo fabbricato come un' ansiera che si applica alla gomona e che si vira all'argano per facilitare il modo di salpare o levare l'ancora di una nave.

Le gomone e particolarmente quelle dei grossi bastimenti sono troppo grosse e troppo poco pieghevoli, onde potersi guernire, cioè, adattare all' argano, il quale girerebbe dentro alle duglie delle gomone senza farvi alcun effetto. S' impiega perciò il viradore, il quale è un cavo per la metà minore della gomona, e che per conseguenza essendo più pieghevole, si avvolge all'argano con tre o quattro giri, e annesso alla gomona serve a tirarla dentro dolla nave, come ora si spiegherà (Fig. 349).

Il viradore $n, z, s, y, f, p, q, t$ debb' avere una lunghezza sufficiente per poter fare tre o quattro giri o volte intorno all' argano grande $x$; indi venire di là lungo tutta la nave sino al davanti delle bitte, verso la prua e vicino alle cubie, dove passa la gomona cui si vuol applicare il viradore; poi attraversando sotto l'albero di bompresso, passare verso l'altro bordo del bastimento. Si riconduce indietro per quest'altro bordo sino al luogo dell' argano da cui è partito. Le due estremità del viradore essendo fatte a occhietto o a gassa, si uniscono (ÉCUILLETTENT) insieme o si maritano come si vede in $y$.

Bisogna che il viradore destinato ad essere teso dalla forza dell' argano dal lato ov' è

l'ancora che si vuol sollevare, abbia una lunghezza maggiore dall'altro lato, sicchè l'uomo che si mette là per tenere il viradora vicino all'argano, possa agevolmente maneggiarlo.

Il viradore così forma una corda senza fine, la quale, essendo virata all'argano, tira la gomona, a cui è attaccata su d'una certa lunghezza, e la fa rientrare nel bastimento tirando l'ancora dal fondo.

Per produrre questo effetto, il viradore d'ordinario è guernito in tutta la sua lunghezza di *bottoni*, *pomi* o *pigne* (BOUTONS, POMMES ou FUSÉES. *Mousses of the messenger*), che sono altrettante grossezze o gonfiamenti fatti sulla corda, di tre in tre piedi.

È però da qualche tempo che gl'Inglesi hanno soppressi questi pomi, e lasciano il viradore perfettamente liscio in tutta la sua lunghezza, eccetto che nel luogo dove si maritano o si uniscono le due sue estremità, che appresso di essi è una legatura incrociata a imbrigliata.

Questi pomi del viradore sono destinati a servire per altrettante fermate o punti di appoggio, alle salmastre, con le quali si lega la gomona col viradore in più punti. Essi recano anche il vantaggio d'introdursi nelle scanalature dell'argano, e d'impedire che il viradore non isdruccioli sulla campana dell'argano.

Le salmastre del viradore, piatte e fatte a treccia, hanno sei od otto piedi di lunghezza: se ne attaccano cinque o sei al più insieme sulla gomona e sul viradore nei siti de' pomi, dalle cubie sino dietro alle bitte in *p*, *p*, *p*.

Si osserva di applicare il viradore al lato esteriore della gomona, affinchè essa entri più facilmente e più naturalmente nella boccaporta D, per essere adugliata a misura che entra nella camera delle gomone.

Gli uomini che attaccano le salmastre sono seguiti da altrettanti mozzi, i quali ne prendono le estremità, e seguono con esse verso l'indietro il moto della gomona, che è tirata dentro del bastimento a misura che si vira all'argano. Ciascuno di questi mozzi, a misura ch'egli arriva dirimpetto alla grande boccaporta, ha cura di staccare la salmastra, e la riporta davanti al marinajo che debb'attaccarla alla gomona ed al viradore. Con questo metodo la gomona è continuamente ed intimamente legata col viradore mediante un numero di questi punti; e continuando questa manovra, si arriva a levare l'ancora.

*Gaschette* o *salmastre di viradore*. GARCETTES DE TOURNEVIRE. *Gaskets of the voyal*.

*Bottoni*, *pomi*, *pigne di viradore*. BOUTONS, POMMES, FUSÉES DE LA TOURNEVIRE. *Mousses of the voyal*.

*Ganza* od *occhio di viradore*. ŒILLET DE TOURNEVIRE. *Eyes of the voyal*.

*Maritaggio di viradore*. MARIAGE DE LA TOURNEVIRE. *Lashing together of the eyes of the voyal*.

*Far saltare il viradore*. CHOQUER LA TOURNEVIRE. *To surge at the capstern*. *To surge the messenger*. Significa far alzare il viradore sopra l'argano quando è coperto dai giri dello stesso, onde impedire che questi non s'incrocino e s'imbarazzino.

VIRARE, v. a. e n. VIRER. *To turn* or *wind about in general*. Questa voce in termine di marina è sinonimo di *girare* (TOURNER), e si usa in diverse occasioni.

*Virare all'argano*. VIRER AU CABESTAN. *To heave at the capstern*. È quando si fa girare l'argano per mezzo delle sue aspe.

*Virare a picco*. VIRER A PIC. *To heave short*. Serve quest'espressione per far virare all'argano sino a tanto che la gomona sia perpendicolare all'ancora ch'è nel fondo. Si vira a picco per prepararsi a far vela ed a sortire da un porto.

*Vira vira*. *Vira forte*. VIRE VIRE. VIRE HARDI. *Heave cheerly*. È un grido che si fa dagli uffiziali marini per eccitare gli uomini che virano all'argano.

*Virare una nave in carena*. VIRER UN VAISSEAU EN CARÈNE. *To heave down a ship* or *to careen a ship*. Quest'espressione significa la manovra che si fa sopra un puntone per abbattere una nave, o per isbandarla da un fianco ad oggetto di carenarla.

*Nave virata in chiglia*. VAISSEAU VIRÉ EN QUILLE. *A ship with her keel heve out of the water* or *a ship keel out*. È una nave che si è abbattuta o sbandata da un fianco per carenarla o raddobbarla sull'acqua, sino ad avere scoperta interamente e messa fuori d'acqua la sua chiglia.

*Virare di bordo*. VIRER DE BORD. *To put about a ship*, or *to go about*. È quando, avendo il vento contrario e che si bordeggia, si fa girare il bastimento per cambiar rotta e fargli prendere il vento dall'altra parte. Questo movimento si eseguisce in due modi, o facendo fare il giro alla prua del bastimento dalla parte del vento, ciò che si

chiama *virare di bordo per davanti* (VIRER VENT DEVANT. *To tack*), o facendogli fare il giro dalla parte di sottovento, che si dice *virare col vento indietro* (VIRER VENT ARRIÈRE *ou* VIRER LA LOF POUR LOF. *To ware*). La prima maniera è più comune, perchè il bastimento non perde cammino con questa manovra, anzi al contrario guadagna al vento quando è fatta sollecitamente.

*Virare di bordo col vento in prua.* VIRER DE BORD VENT DEVANT. *To tack.* È una manovra molto delicata e che richiede la maggiore prontezza; essa comprende il giuoco di tutte le vele e del timone, e si eseguisce per mezzo di molti comandi come segue:

1.° *Lesti a virar di bordo.* PARE A VIRER. *Ready about.* I marinaj si dispongono vicini alle diverse corde che si debbono far servire nell' evoluzione comandata. Il timoniere ha cura che le vele portino bene, onde dare dell'aria al bastimento che debbe conservare la velocità necessaria, per continuare a girare e ad andar sempre avanti, anche quando il vento non sarà più nelle vele. Questo primo comando serve soltanto d' avvertimento, ma non dà occasione ad alcuna manovra o movimento: sarebbe soltanto a proposito di cazzare la mezzana se si trovasse imbrogliata. La manovra comincia ad eseguirsi al secondo comando.

2.° *Orza alla banda.* ADIEU VA. *About ship.* Si braccia l' orza di mezzana affatto sottovento per presentare questa vela al vento più che sia possibile: il timoniere mette la manovella sottovento. Quando la nave è rangiata al vento in modo da fare sbattere le vele maggiori, si dà il terzo comando.

3.° *Molla le scotte.* LÈVE LE LOF. LARGUE LE LOF. *Up tacks and sheets.* Si mollano le scotte da' flocchi e delle vele di straglio, indi la mura della maestra o la grande orza. Dopo ciò, quando il vento è affatto sulle vele, si dà il quarto comando.

4.° *Scarica all' indietro.* DÉCHARGE DERRIÈRE. *Haul main sail, haul.* A quest' ordine si ala con vigore dalla parte sulla quale prima il bastimento era murato, sulle scotte della maestra e sui bracci di questa vela, delle altre che le sono superiori e della gabbia di pappafico di maestra, avendo cura di filare la scotta ed il braccio ch' erano fermati precedentemente al lato opposto: questo momento in cui il vento è dritto per prua, debb' esser colto con vivacità per l' esecuzione di questa manovra, onde orientare prontamente tutte le vele dell'albero di maestra e quelle di mezzana del bordo opposto. Si cambiano così i flocchi e le vele di straglio nello stesso istante, e si mette per diritto la manovella del timone: se si scorgesse che la nave desse indietro nell' intervallo di tempo in cui essa è col vento dritto in prua, il che non accade se non che quando la manovra si eseguisce lentamente, allora converrebbe mettere la manovella del timone al lato opposto a quello nel quale si trovava, che diviene allora la parte di sottovento. Tosto che la prua ha passato il latto del vento, abbastanza per fare sbattere le vele posteriori che si son orientate sull'altro bordo, si dà il quinto comando.

5.° *Tiramolla a prua.* DÉCHARGE DEVANT *ou* DÉCHARGE D'AVANT. *Haul off haul, let go and haul.* A questo comando si cambiano con la medesima prontezza le vele dell'albero di trinchetto, bracciando i pennoni ed orientandoli sull' altro bordo.

Quando ciò è fatto, il vento dà tosto in tutte le vele del lato opposto a quello sul quale il bastimento era orientato per l' innanzi, e la manovra è compiuta: si mette il bastimento in rotta al rombo che conviene, e si mettono in ordine ed al loro luogo le manovre.

Quando sia necessario di virare d' un tratto per ischivare al bastimento un pericolo od una terra sulla quale si corra in tempo di notte o di nebbia, per fare la manovra più prontamente e frenare l' onda del bastimento, debbonsi mollare tutte insieme le scotte dei flocchi, delle vele di straglio e di trinchetto, dando vento davanti, e manovrare pel resto come nella spiegazione precedente; ma questa manovra non è buona se non che in un caso urgente, perchè fa perdere del cammino e fa cadere sottovento.

Avviene talvolta, quando il vento è debole, che il bastimento abbia della difficoltà a fare la sua evoluzione. Allora si può agevolare il suo movimento armando due o tre remi dalla parte di sopravvento, nelle fregate e corvette, giacchè nelle navi di linea ciò sarebbe impraticabile; e in questo caso è più spedito di mettere la lancia in mare per far abbattere il bastimento con un gherlino di rimurchio. Accade altresì, quando il mare è troppo grosso e l' onda prende la nave per davanti ed un poco di traverso, che il moto delle acque respinga la prua del bastimento e le impedisca di venire al vento,

malgrado tutte le precauzioni sopra indicate; questo è ciò che si dice *mancar di virare*, *rifiutar di virare* ( MANQUER A VIRER. REFUSER DE VIRER. *To miss stays* ), ed allora si ricorre alla seconda maniera di virare.

*Virar di bordo col vento in poppa.* VIRER DE BORD VENT ARRIÈRE *ou* VIRER LOF POUR LOF. *To veer.* Si può virar di bordo in poppa in due maniere, o conservando il vento nelle vele, o mettendolo su tutte le vele.

La prima di queste due maniere è la più facile e la più sicura. Per eseguirla bisogna imbrogliare la mezzana, mollare la scotta di maestra, o anche imbrogliare questa vela; tenere in ralinga la vela di belvedere e la gabbia di maestra; mettere la manovella sopravvento, e far tutto questo nello stesso tempo. A misura che il bastimento poggia, si bracciano a sopravvento tutte le vele, si rovesciano le loro boline, si fila a poco a poco la scotta di trinchetto, si leva la sua orza, cazzandola dal lato opposto, di modo che il bastimento si trova in un momento col vento in poppa, con tutte le sue vele bracciate in quadro. In questo momento si cambiano i fiocchi, e, la prua della nave continuando a virare, si orientano prontamente tutte le vele anteriori e posteriori al più presso; e tosto che il bastimento è ritornato un poco al vento, si cazza la mezzana, e si ha cura di raddrizzare la manovella del timone per moderare il moto con cui il bastimento viene al vento: tosto che si ha il vento di traverso, la manovra è terminata, e si fa governare al più presso del vento.

Per virar di bordo in poppa, mettendo tutte le vele sugli alberi, bisogna imbrogliare la mezzana e la maestra, fare sbattere la gran gabbia ed il belvedere, mettere la manovella del timone sottovento, accollare e bracciare a contra le vele davanti, mollare le loro boline, filare le scotte di trinchetto, delle vele di straglio, e de' fiocchi, e tutto a un tempo; bracciare al sopravvento quanto è possibile per orientare prontissimamente tutte queste vele sull'altro bordo al più presso. Questa posizione di tutte le vele davanti, il cui effetto è di far rinculare il bastimento facendo che la prora obbedisca al vento, congiunta all'azione del timone, lo farà poggiare ben tosto; e quando lo sarà di circa un angolo retto, in modo da fare sbattere le vele davanti, si bracceranno in quadro le vele di dietro per dare dell'aria al bastimento: si muterà nello stesso tempo la posizione del timone; e quando si avrà il vento in poppa, si manovrerà pel resto, come nel caso precedente.

Se il moto di poggiare del bastimento fosse troppo vivace per superare, senz'altro ajuto, il punto in cui le vele davanti sbattono, uno potrebbe dispensarsi dal mettere il vento nelle vele di dietro, e non si cambierebbe il timone se non che quando il vento, essendo in tutte le vele, cominciasse a far andare avanti il bastimento.

Questa manovra richiede la maggior prontezza: essa non debbe farsi però se non che in un caso pressante, come trovandosi improvedutamente a terra, o volendo manovrare prontamente in faccia al nemico, o quando si abbia mancato di virare in una occasione essenziale.

Vi potrebbe essere un modo di eseguire quest'ultima manovra, ancor più vivamente: questo sarebbe di portare egualmente a principio la manovella del timone sottovento, di mettere a cullo generalmente tutte le vele, bracciando, come nella spiegazione data di sopra, le vele davanti tutte affatto a sopravvento, ma non bracciando quelle di dietro che in quadro; allora l'effetto delle vele davanti è di far poggiare il bastimento: al contrario, quello delle vele di dietro, facendolo dare indietro nella direzione della chiglia, contribuisce ad aumentare la potenza del timone la quale tende anch'essa a farlo poggiare.

Quando il bastimento abbia bastantemente abbattuto per ricevere il vento in tutte le sue vele, si opererà pel resto come qui sopra si è detto.

VISITARE, v. a. *Racconciare il guernimento, gli attrazzi e le manovre.* RECOURIR. VISITER LES MANŒUVRES. *To undergo the riggings.*

VISTA (s. f.) *della terra.* VUE DE TERRE. *Sight of the land.*

VITE, s. f. VIS. *A screw.* È un istromento meccanico, formato da un cilindro circondato da una spirale, il quale movendosi intorno al suo asse nella cavità parimente cilindrica di un altro solido chiamato *madrevite*, e corredato di una simile spirale, in modo che la spirale saglieute dell'uno si adatti al cavo spirale dell'altro, diviene una potenza meccanica atta a fermare, stringere e sollevare gradi masse, cui convenientemente sia applicata.

*Madrevite.* ECROU. *The nut, box of the screw.* È il cilindro cavo poc'anzi indicato.

*Le spire* chi amansi *pani della vite.*

*Vite perpetua.* VIS SANS FIN. È quella che non ha madrevite, ma volgendosi intorno al suo asse, sostenuto alle sue estremità, tocca coo le spire i denti d' una ruota, e le dà moto.

*Invitare* è stringere con la vite checchessia.

*A vite.* Si dice di un istromento cui serve il moto della vite o di una connessione fermata e stretta con la vite.

VIVAJO, s. m. VIVIER. *Well or a fishing vessel.* È un ricetto fatto nel mezzo d' un battello da pescatore, nel quale l' acqua entra per alcuni buchi aperti all' intorno, per tenervi il pesce che si ha preso e che si vuol mantener vivo.

VIVERI, s. m. pl. *Vettovaglie.* VIVRES. *Victuals; sea-victuals* or *victualling.* I viveri che s' imbarcano sulle navi pel nutrimento degli equipaggi consistono essenzialmente in biscotto, farina per fare del pane fresco, manzo e lardo salato, pesci salati di diverse specie, soprattutto il baccalà, riso e altri legumi, come piselli, fagiuoli, lente, vino, acquavite e birra.

Vi si aggiungono, quando si è al caso di procurarsene o ne' primi tempi della campagna, degli erbaggi e legumi freschi, della carne fresca e altre provviste della terra.

S' imbarca ancora, per sollievo degli ammalati, del pullame di diverse specie e de' castrati; qualche volta de' buoi. I majali sono di grande ajuto a bordo, ma la sporcizia che fanno, obbliga a sopprimerne l' uso a bordo delle navi da guerra, dove sia un numeroso equipaggio, e dove la mondezza così essenziale alla sanità de' marini è più difficile a mantenersi.

La buona qualità de' viveri influisce continuamente sulla conservazione della salute degli uomini imbarcati e sul buon successo delle operazioni marittime, ond' è che l' amministrazione di questa parte esige tutta la sollecitudine di un governo. Talvolta questi approvvigionamenti sono affidati ad un' amministrazione o direzione, altre volte a un munizioniere, col quale lo stato ha una convenzione, perchè somministri i viveri per razioni, nella quantità e qualità che sono regolate dal contratto o mercato dei viveri.

Nell' uno e nell' altro caso i direttori o il munizioniere hanno sotto i loro ordini nei diversi porti dello stato varj impiegati per seguire quest' amministrazione, come direttori particolari, cassieri, guardamagazzini, revisori, commessi ecc.

In ogni nave o altro bastimento dello stato s' imbarcano più impiegati dell' amministrazione de' viveri o *gente del munizioniere*, secondo il rango del bastimento e il numero d' uomini del suo equipaggio. Nelle più grosse navi vi è *un commesso de' viveri* o *commesso del munizioniere* (UN COMMIS AUX VIVRES ou COMMIS DU MUNITIONNAIRE. *Purser*), *un secondo commesso* (UN SECOND COMMIS), *un principal servente* (MAITRE VALET. *Steward* or *purser's steward*), *un cantiniere* (UN TONNELIER. *A cooper* or *a suip*), *un beccajo* (UN BOUCHER. *A butcher*), *un panattiere* (UN BOULANGER. *A baker*). Sono essi compresi nel numero di ufficiali non marinaj.

*I viveri di campagna* (LES VIVRES DE CAMPAGNE) sono quelli che debbono consumarsi fuori del porto e in mare. Sino a tanto che la nave resta in rada prima della partenza, si accostuma, per non diminuire le provvigioni, di somministrare de' viveri freschi ogni giorno, ciò che si chiama, parlando della nave, *vivere alla giornata* (VIVRE AU JOURNALIER).

*Viveri di ritorno dalla campagna.* VIVRES DE RETOUR DE CAMPAGNE.

*Direttore de' viveri della marina.* DIRECTEUR DES VIVRES DE LA MARINE. *Agent victualler of the navy.* È un capo che dirige l' amministrazione e la contabilità dei viveri in ogni porto. Egli corrisponde con la direzione o col munizioniere residente nella capitale, e gli rende conto.

*Munizioniere de' viveri della marina.* MUNITIONNAIRE DES VIVRES DE LA MARINE. *The contractor for victualling of the navy.*

*Commesso de' viveri.* COMMIS DES VIVRES. *Purser.*

VOGA, s. f. VOGUE. NAGE. *Rowing:* also *the rowers and the rowing space.* È l' azione di promuovere il bastimento con la forza de' remi.

S' intende più comunemente per *voga* il luogo che, in un bastimento a remi, occupano i rematori, ed i banchi sopra i quali siedono, ed altresì l' equipaggio o l' unione de' remiganti e canottieri.

*Dare la voga.* MENER LA VOGUE. *To give the stroke.* È l' azione del rematore ch' è più all' indietro di un canotto o di una scialuppa o altro bastimento a remi: cioè di quello che dà regolarmente il suo colpo di remo, e sul quale gli altri rematori si regolano per vogare d' accordo.

VOGANTE, s. m. *Vogatore. Remigante.* RAMEUR. *Rower.* È l' uomo che voga.

VOGARE, v. n. Sinonimo di *remigare*. VOGUER. RAMER. NAGER. *To row or pull*. È far progredire il bastimento per mezzo de' remi.

*Vogare in piedi*. NAGER DEBOUT. *To row standing*. È quando il rematore sta in piedi ed è rivolto con la faccia verso la prua.

*Vogar lungo*. NAGER DE LONG. VOGUER A L'ANGLAISE. *To row a long stroke*. È quando ogni colpo di remo si dà con molta forza, e si lascia passare un intervallo di tempo tra l'uno e l'altro, nel quale si tengono i remi in piano.

*Vogare contro il vento, contro l'onda*. NAGER DEBOUT AU VENT, DEBOUT A LA LAME. *To pull head to wind. To head the sea in rowing*.

*Vogare alla destra e sciare alla sinistra*. NAGER TRIBORD ET SCIER BABORD. *To pull the starboard, and hold water with the larboard oar*.

*Vogore a secco*. NAGER A SEC. *To row dry*. È quando si tocca con i remi il fondo.

*Vogore con forza*. NAGER DE FORCE. *To stretch out*.

*Vogare all'indietro. Sciare*. NAGER EN ARRIÈRE. *To back a-stern*.

VOGAVANTI, s. m. VOGUE-AVANT. *The strokesman*. È il rematore che voga ne' primi banchi verso poppa: e siccome allo stesso remo vogano più rematori nelle galee, così, secondo Pantera, per *vogavanti* s'intendono anche quelli che sono i primi al banco appresso alla corsia, e maneggiano il girone del remo.

VOLATA. V. *Cannone*.

VOLTA, s. f. TOUR. *Turn*. V. *Gruppo*.

*Volto di gomone*. Ven. *Gomona sporca*. TOUR DE CABLES. *A turn or an elbow in the hause*. È un giro che prendono, l'una sull'altra, le gomone sulle quali è ancorata una nave, incrocicchiandosi, mentre essa gira o muta posizione; ciò ch'è nocivo tanto perchè le gomone si sfregano e si rodono scambievolmente, quanto perchè la nave non è allora bene assicurata. La volta che possono prendere le gomone, si comprenderà dalla seguente spiegazione.

Una nave sia ancorata, per esempio, Est ed Ovest e rivolta al Nord, la gomona dell'ancora dalla parte d'Est sorte dalla cubia destra, e quella d'Ovest dalla sinistra; se il vento o la marea si mutano, di modo che la nave la quale era al Nord con le sue ancore, si rivolga al Sud, l'ancora d'Ovest resterà a destra e quella d'Est a sinistra: la gomona, ch'esce dalla cubia destra portandosi allora verso Est e l'altra verso Ovest, s'incroceranno necessariamente, ma senza afferrarsi; poichè quella intorno alla quale la nave fa la sua evoluzione, resta sopra l'altra. Se ad un secondo cambiamento di posizione non si abbia l'attenzione di disfare la croce, essa si raddupperà, e le gomone faranno una coll'altra un gancio o volta, qual è rappresentato in *x*, figura 221.

In generale quando due gomone sono incrociate, per disfare questa croce bisogna far girare la nave intorno alla gomona superiore, tenendola sempre tesa e mollando l'altra. Quando la croce è addoppiata, e che la volta è fatta, cioè, che la gomona la quale da prima era superiore è stata sormontata dall'altra e fece il gancio, bisogna far girare il bastimento sulla prima per isciogliere la volta.

*Gomona che ha preso una volta*. CABLE QUI A PRIS UN TOUR. *A cable which is foul in the hause*.

*Volta morta*. TOUR MORT. *Clove-hitch*. Un cavo fa una volta morta sopra un altro, quando abbraccia con un solo giro l'intera sua circonferenza, senza essere altrimenti legato con esso.

*Volta d'anguilla*. TOUR D'ANGUILLE. È una maniera di unire con prontezza, o per un' operazione premurosa e per un tempo limitato, un cavo ad un altro per farli agire insieme. Perciò applicando la prima estremità del cavo che debbe agire sopra quello a cui dee servire, si ferma questa estremità su detta corda, indi si fanno più giri in lungo o circonvoluzioni spirali d'amendue, stringendole mediocremente. Quando si ala sul tirante della corda che fa i giri d'anguilla, il numero di questi giri basta per impedire che questo legame, pronto e momentaneo, non trascorra.

*Volta!* È il comando che si dà quando si vuol che termini l'azione d'issare o di ammainare.

*Star sulle volte*. V. *Bordeggiare*.

*Volta di scotta*. NŒUD D'ÉCOUTE. *Sheet knot*.

*Volta di quornora*. NŒUD D'AGUY D'HÉLINGUE. *A standing bowling knot*.

*Volta di bozza*. AMARRAGE EN FOUET. *Lashing of a tail-block*.

*Volta di bolina*. NŒUD DE BOULINE. *Bowline knot*.

*Volta falsa*. FAUX NŒUD. NŒUD DE CHAINE. *False knot. Chainknot*.

*Volta alla portoghese.* PORTUGAISE. *Lashing and crossing of the head of sheers.*

*Volta incatenata.* NŒUD DE CHAISE. *Chain knot.*

*Volta di bitta.* BITTURE. *A bitter of the cable.*

VORTICE. V. *Abisso.*

VOTARE *la sentina.* V. *Affrancare. Aggottare.*

VOTAZZA. V. *Gottazza.*

URACANO, s. m. *Uragano.* OURAGAN. *Hurricane.* È una burrasca violenta, d'ordinario accompagnata da piogge dirotte e continue, che in certi tempi dell' anno succede in alcuni paraggi, e particolarmente ne' mari che sono fra i tropici e intorno agli stessi. Non dura lungamente, ma è pericolosissima, essendo un complesso di più turbini.

USI (s. m. pl.) e *consuetudini di mare.* USES et COUTUMES DE MER. *Uses and customs of the sea.* Questi usi e consuetudini si trovano descritti nel codice di leggi marittime generalmente ricevuto come base della giurisprudenza marittima, appresso la maggior parte delle potenze d' Europa. Diconsi originariamente venute dall' isola di Oleron.

USTO, s. m. TOUÉE. *Warp.* È una gomona composta di due, impiombate od annodate insieme per tenersi coll' ancora ben lontana.

## Z

ZAFFO, s. m. BONDON. BOUCHON. TAMPON. *Plug.* È un pezzo di legno, di ferro o di altra materia, da una testa più sottile che dall' altra, con la quale si turano buchi o bocche per impedire l' uscita o l' ingresso di qualche fluido.

ZAMBECCO. V. *Stombecco.*

ZANCA, s. f. *Inginocchiatura.* GENOUX. *Knee.* È la ripiegatura o parte ripiegata dell' estremità di una leva, di un' asta o simile istrumento.

ZANCA. Voc. Ven. V. *Ale.*

ZANCATO, adi. Ripiegato, che fa zanca.

ZANCO, add. *Mancino. Sinistro.* GAUCHE. *Left.*

*La mano zanca.* LA MAIN GAUCHE. *The left hand.*

*La parte o lato zanco.* LE COTÉ GAUCHE. *The left side.*

ZANGONI, s. m. pl. FOURCATS. *Crotches* or *floor-timbers, in the fore and after parts of a ship.* V. *Forcaccio.*

*Zangoni di porche.* FOURCATS DE PORQUES. *Crotches of the riders, or floor-timbers of the riders in the fore and after-hold.* V. *Porche.*

ZAPPOLI. Voc. Ven. V. *Legname.*

ZATTERA, s. f. *Zatta. Fodero.* RADEAU. *A raft.* È un veicolo di navigazione formato di legnami fortemente legati insieme, che sta in piano ed a nuoto sull' acqua, d' ordinario della figura di un quadrilungo o parallelogrammo. Ve n' ha di diverse specie e a diverso uso.

*Zattera di legnami da costruzione.* RADEAU DE BOIS DE CONSTRUCTION. *A raft or float of timber.* È l' unione di un numero di travi e tavole e legni, destinati alla costruzione delle navi, che si legano insieme per farne un corpo lungo e piano galleggiante sull' acqua. Serve a trasportare con minore spesa i legnami da costruzione, facendoli discendere pei torrenti e fiumi sino alle loro foci, in qualche luogo dove s' imbarcano per tradurli ai porti di mare nei quali debbonsi impiegare.

Ma essendosi provato che col tenere il legname nell' acqua si nuoce alla di lui durata e conservazione, questo modo di trasportarlo si debb' escludere, ancorchè più pronto e più economico. Gl' Inglesi ne sono convinti, e come si è detto altrove (V. *Legname*) fanno il trasporto de' loro legnami da costruzione con le barche. Questo modo è più dispendioso della fluitazione, ma i legni non sono alterati dallo stare nell' acqua dolce, e non restano per un tempo indefinito nelle foreste o nel fango sulle rive dei fiumi, lo che li deteriora molto rapidamente. Le loro estremità non sono tagliate a sbieco, nè traforate di tanti buchi quanti si deggiono fare per inganciarli al caso di tradurli, lo che cagiona una perdita notabile di legname nella loro lunghezza: inconvenienti tutti che succedono, facendo fluitare i legni.

*Zattera d' alberi di nave.* RADEAU DE MATS. *A raft of masts.* È un numero d' alberi attaccati uno a lato dell' altro e galleggianti sull' acqua, per la facilità del trasporto dai boschi ai porti di mare, col mezzo dei fiumi, laghi ed acque interne ne' paesi.

*Zattera per carenare, di carenaggio.* RADEAU. RAS DE CARÈNE. PONT FLOTTANT. *A punt* or *floating stage.* È una piattaforma di tavole quadrilunga galleggiante, che serve nell' interno dei porti a sostenere operaj o marinaj che lavorano per diverse operazioni di carenaggio e di raddobbo al di fuori delle navi. Queste piatteforme d' ordinario hanno per base due alberi d' abete, paralleli l' uno all' altro, tenuti alla

distanza che occorre con più traversi, sopra i quali s' inchiodano le asse che formano il piano della zattera. Si preferisce il legno d' abete o di pino come più leggiero.

Si fanno delle *zattere* (RADEAUX. *RAFTS*) ne' casi di naufragio con gli alberi, pennoni ed altri avanzi del bastimento, connessi insieme fortemente per farne un piano galleggiante sul quale si possa salvare l'equipaggio. Vi si procura, se si può, qualche modo per governarle e per far vela.

ZAVORRA, s. f. *Savorra*. Ven. *Saorna*. LEST. *BALLAST*. Si dà questo nome alle materie pesanti, quali sono le pietre, i ciottoli, la ghiaja, la sabbia, il piombo, il ferro ecc., che si mettono nel fondo della stiva d' una nave, per farla immergere nell' acqua e abbassare il suo centro di gravità, onde acquisti la stabilità necessaria, facendo equilibrio con lo sforzo del vento nelle vele.

La distribuzione della zavorra fa il principio dello stivaggio.

La misura della zavorra si fa per *barcate* o *barche*, cioè per la misura di carico che porta un battello zavorrante.

*Zavorra vecchia*. VIEUX LEST. *OLD BALLAST*. È quella che ha già servito.

*Zavorra di ferro*. LEST EN FER. *IRON BALLAST*.

*Zavorra di pietra*. LEST EN PIERRE. *SHINGLE BALLAST*.

*Andare in zavorra*. ALLER EN LEST ou SUR SON LEST. *TO GO ON THE BALLAST*. Vuol dire col solo carico della zavorra.

*La zavorra rulla*. LE LEST ROULE. *THE BALLAST SHIFTS*. Vuol dire che si muove da un lato all' altro della nave.

*Buona zavorra*. BON LEST. *GOOD BALLAST*.

*Grosso zavorro*. GROS LEST. *HEAVY BALLAST*.

*Nave in zavorro*. VAISSEAU EN LEST ou SUR SON LEST. *A SHIP ON HER BALLAST*.

ZAVORRANTE, s. m. LESTEUR.

*Barca zavorrante*. BATEAU LESTEUR. *A BALLAST LIGHTER* OR *A LARGE BOAT EMPLOYED TO CARRY THE BALLAST*. Si chiamano zavorranti quelle barche piatte che sono destinate a portare la zavorra alle navi. Queste barche sono segnate sopra amendue i bordi esteriori per tutta la loro lunghezza con una linea di colore diverso da quello de' bordi stessi, la quale indica il grado d' immersione che ricevono dal carico di dieci tonnellate di peso, e questo carico si dice *una barca* o *barcata di zavorra* (UNE BARQUÉE DE LEST. *A BOAT-LOAD OF BALLAST*).

La zavorra si fa con le materie più pesanti come ferro (LEST EN FER. *IRON BALLAST*), poste nel fondo della nave, indi si ricuopre con pietre (LEST EN PIERRES. *SHINGLE BALLAST*). Questo secondo strato serve di letto nella stiva, per situarvi gli oggetti del carico, onde non mutino il loro luogo pei movimenti del bastimento.

ZAVORRARE, v. a. LESTER. *TO BALLAST*.

*Sbarcare la zavorra*. DÉLESTER. *TO UNBALLAST A VESSEL* OR *GET THE BALLAST OUT OF HER*.

*Lo zavorrare*. LE LESTAGE. *THE LASTAGE*. *THE BALLASTAGE*. *BALLASTING* OR *THE SHIPS* OR *TURNISHING THEM WITH BALLAST*.

ZAVORRATO, add. LESTÉ. *BALLASTED*.

*Nave che non è abbastanza zavorrata*. VAISSEAU QUI N'EST PAS ASSEZ LESTÉ. *A WALT SHIP* OR *A SHIP WHICH HAS NOT BALLAST ENOUGH A-BOARD*.

ZEFFIRO e *Zefiro*, s. m. ZÉPHIR. VENT DOUX. *ZEPHYR* OR *ZEPHYRE A GENTLE GALE*. È propriamente il vento che spira dal Ponente equinoziale; ma si dice generalmente di ogni vento moderato che spira da Ponente anche solstiziale.

ZENIT, s. m. ZÉNITH. *ZENITH*. È un punto immaginario nel cielo posto nella verticale che passa per un osservatore e pel centro della terra, cui nell'emisfero opposto corrisponde l'altro punto detto *nadir*.

ZENZILE o *Remo a zenzile*. V. *Remo*.

ZEPPA, s. f. *Bietto* o *conio piccolo*. COIN. BISEAU. *QUOIN* OR *WEDGE*. Questa zeppa serve a fermare de' legni ne' loro luoghi.

ZODIACO, s. m. ZODIAQUE. *ZODIAC*. L'eclittica, cioè la via apparentemente percorsa dal sole nell' anno suo moto divide per metà una fascia nel cielo, larga circa sedici gradi, la quale comprende lo spazio dentro cui i pianeti fanno il loro corso. Questa fascia si chiama il zodiaco, uno de' circoli maggiori della sfera, nel quale si rimarcano dodici costellazioni, cui corrisponde la posizione del sole ne' dodici mesi dell'anno.

ZOJE (Ven.). *Gole*. V. *Ghirlande*.

ZONA, s. f. ZONE. *A ZONE*. E presso i geografi ciascuna di quelle cinque parti in cui si divide la superficie della terra per mezzo de' quattro cerchj minori della sfera, per distinguere le regioni calde, fredde e temperate. Quindi *zona torrida* (ZONE TORRIDE. *TORRID ZONE*) è quella che è compresa tra i due tropici.

*Le zone temperate* (LES ZONES TEMPÉRÉES. *THE TEMPERATE ZONES*) son quelle che sono comprese fra i tropici e i circoli polari.

*Le zone fredde o glaciali.* Les zones froides ou glaciales. *The frigid zones.* Sono i segmenti nella superficie del globo terminati l'uno dal cerchio polare artico, l'altro dal cerchio polare antartico.

ZONTA, Ven. V. *Giunta.*

ZOPISSA ( s. f. ) o *pece navale.* Zopisse ou poix navale. *Tar.* Si chiama così quella pece che si raccoglie dai pezzi di pino mentre si abbruciano, senza che vi si mescoli parte di carbone o di cenere de' legni stessi.

Si attribuisce alla *zopissa*, cioè alla pece raschiata dalle navi e mescolata con cera e purgata con sale, la virtù di rammarginare le piaghe.

ZUFOLO, s. m. *Zufoletto. Fischietto.* Sifflet. *A call* or *boatswain's call.* È una specie di flautino, ordinariamente d'argento, fatto d'un tubo lungo circa sei pollici, all'estremità del quale è adattata una palla vota, e in essa è aperto un buco. Produce un suono acutissimo, e serve a dare gli ordini all'equipaggio, moderando ed alterando i suoni col turare ed aprire col dito il mentovato buco.

*Dare un colpo di zufolo.* Donner un coup de sifflet. *To wind a call.* È fare un comando all'equipaggio. V' è sempre un colpo di fischietto prima di dare un ordine, al quale l'equipaggio risponde: *Comanda* ( Commande. *Holloa* ).

---

*Segue l'Appendice.*

---

# APPENDICE

*Di voci non disposte alfabeticamente nel Vocabolario, che si trovano negli articoli ai quali si riferiscono col segno* V; *di sinonimi indicati col segno* S; *di alcuni vocaboli ommessi, e di nomi botanici degli alberi che danno i legnami da costruzione, dove la lettera* L *significa il nome dato da* Linneo.



## A

Abbellare. } V. *Balla.*
Abballinare. }

ABETE, s. m. SAPIN. *FIR, FIR-TREE, DEAL. Pinus abies.* L. V. *Legname.*

Un' altra specie è il *Pino.* SAPIN PESSE, ÉPICIE, ARBRE A POIX. *PITCH-TREE. Pinus picea.* L. V. *Pece.*

ACACIA, s. f. *Robinia. Pseudoacacia.* L.

ACAJOU, s. m. *Anacardium Occidentale.* L. Detto nel Malabar *Capamarra.* Dai Portoghesi *Cajoù o Cajù.* Nell'isola d'Amboina *Boa frangi.* V. *Mahogany e Legname.*

AFFISSI, s. m. pl. Notificazioni, cartelli apposti agli alberi del bastimento per pubblicare il sequestro dello stesso.

AGGIUDICARE, v. a. ADJUGER. DÉLIVRER PAR AUTORITÉ DE JUSTICE. Assegnare, deliberare a qualcuno per sentenza di giudice chicchessia.

AGGIUDICATARIO, s. m. ADJUDICATAIRE. Quegli cui si aggiudica checchessia per sentenza del giudice.

AGGIUDICATO, add. ADJUGÉ. Oggetto deliberato.

AGGIUDICAZIONE, s. f. *Delibera.* ADJUDICATION. L'atto di aggiudicare.

Albajoni. V. *Dune.*

Albero di bandiera. V. *Bastone di bandiera.*

Alboranti, Ven. S. Costruttori di alberi di nave.

All' orsa raso. V. *Al più presso.*

Ammainare in pacchetto. V. *Alberatura a pible.*

Ancerini. V. *Acciarini.*

Ancudine. V. *Incudine.*

Andana. V. *Scalo de' funajoli.*

Angioli. V. *Angeli.*

Angolo della deriva. V. *Deriva.*

Apparecchi. V. *Arredi.*

Appennellare. V. *Impennellare.*

Appoppata nave. V. *Impopparsi.*

Apruata nave. V. *Impruarsi.*

Aquilone. V. *Bora.*

Aragna S. *Ragna.*

Arbora. V. *Galera.*

Arbore. V. *Albero.*

Arcame. V. *Ossame.*

Archibugio. V. *Fucile.*

Arco della coffa. V. *Gabbia.*

Arella, Ven. V. *Natto.*

Armare. V. *Allestire.*

Armizzarsi. V. *Afforcare.*

Armo. V. *Armamento.*

Arpone. V. *Rampicone.*

Arranca. V. *Galera.*

ARRENAMENTO, s. m. ÉCHOUAGE. *The act of getting aground or state of being stranded.* Also *a place where vessels may be run aground.* L'arrestarsi del vascello che dà in fondi ghiajosi, nelle secchgne e nelle spiagge di sabbia.

Arrendersi. V. *Rendersi.*

Arretrarsi. V. *Racculare.*

Ascosa. V. *Scosa.*

Aspe. V. *Aspi.*

ASPIRANTE (s. m.) *di marina.* Una volta *Guardia di marina.* GARDE DE PAVILLON. *MIDSHIP MAN.* È un giovane imbarcato della nave per istruirsi dell' arte.

ASPO, s. m. V. *Guindolo.*

Asse. } V. *Tavola.*
Assicella. }

Assoni. Grossi pezzi di legname che collegati co' calastrelli formano la carretta del cannone. Diconsi anche *Cosce* e *Fiasche* (FLASQUES. *THE CHEEKS OF A GUN CARRIAGE*).

Assortimenti. V. *Arredi*, *attrezzi.*

Astragalo. V. *Cannone.*

Attenzione. { V. *Badare.*
{ V. *Vegliare.*

ATTO (s. m.) *di proprietà.* ACTE DE PROPRIÉTÉ. Atto rivestito dalla segnatura legale di autorità pubblica amica, il quale comprovi il nome e la capacità del bastimento, il nome del proprietario, e quando il nome del bastimento fosse stato mutato, dimostri ciò legalmente. V. *Carte di bordo.*

*Atto di nazionalità.* ACTE DE NATIONALITÉ. Atto rivestito di legale segnatura di autorità pubblica amica, per cui consti la nazione alla quale un uomo appartiene. V. *Carte di bordo.*

Attrazzare. V. *Allestire.*

Attrezzo. V. *Attrazzo.*

Avangnardia. S. *Vanguardia.*

## B

Badia. V. *Baja*.

Balatas o Balata. SAPOTILIER. *Sapota fructu ovato majori*. DI PLUM. *Achras sapota* L. Si distinguono tre specie: Balatas bianco della Guiana: Balatas rosso, detto a S. Domingo SAPOTILIER MARON: Balatas di grossa scorza. V. *Legname*.

Bao, Gen. S. *Baglio*.

Barbetta della lancia. V. *Rizze*.

BARBOTTA, s. f. È una sorta di naviglio marittimo sovente nominato nelle storie delle guerre sacre e negli annali spagnuoli, ch' era una specie di *Fusta*, così detta dal suo sperone ferrato e da un certo cuojo irsuto a guisa di barba, da cui rimaneva coperto.

Barcullamento. S. *Becchеggio*.

Barena, Ven. Terreno scuperto nelle lagune, che s'inalza col progresso del tempo per le deposizioni della torbida.

Bari, Ven. Cespi o cespugli d'erbe che nascono nel fondo de' canali visitati dalle acque salse, dove si annidano i pesci.

Barra dello scudo. / della cima di poppa. / d'arcaccia. } V. *Arcaccia*.

BASTAGGIO, s. m. *Facchino*. TANGUEUR. PORTE-FAIX. PORTER OF LIGHTERMAN.

Bastardelle. V. *Legname*.

Battaiaza, Ven. Mare fiottoso. Rimpotio. *Mer clapoteuse*.

Battellante, Ven. S. *Barcajuolo* (CANOTIER).

Battenta di bandiera. V. *Ghindante*.

Batteoti. V. *Legname*.

Battere la bandiera, Ven. V. *Batterr*.

Battere la ritirata. V. *Ritirarsi*.

Battipalle. { V. *Calcatore*. / V. *Ricalcatore*. }

Battipalo. V. *Berto*.

Beccarie, Ven. V. *Controcorsie*.

Beccatelli. V. *Ascialoni*.

Bel bello. V. *Calomare*.

Bertovella, Ven. V. *Bandella*.

Betula o Betulla. BOULEAU. BIRCH-TREE. *Betula alba*. L.

Bilanciere. Dicesi ben anche un luogo legno fermato a traverso sul bordo delle piroghe ad oggetto d'impedire di far cappotto.

BILICO, s. m. GOND. HINGE. È un dado di ferro o di bronzo, sul quale s'imposta un asse a punta per sostenere un corpo acciò possa girare. V. Ven. *Tampagno*.

BINDOLO (s. m.) *idraulico* o *Tromba a cappelletti*. POMPE A CHAPELETS. CHAIN-PUMP. È una ruota a timpano intorno a cui sono avvolte delle funi o catene, alle quali di distanza in distanza sono attaccati i cappelletti o cassette che attingono l'acqua e la portano in alto col moto della ruota.

Bipenne. V. *Accetta*.

Bischizza acqua. V. *Acqua Salmastra*.

BLOCCO (s. m.) *di un porto o porto bloccato*. BLOC D'UN PORT ou PORT BLOQUÉ. Si dice di un porto nel quale non può entrare alcun bastimento a motivo di vascelli o bastimenti da guerra nemici che ne impediscono l'accesso.

Boa grossa. S. *Gavitello a barile*. TONNE.

BOCCA (s. f.) *del martello*. TETE DU MARTEAU. È la parte del martello di falegname, con cui si batte, opposta alla penna o al granchio. V. *Martello*.

Bocca della nave { V. *Boccatura*. / V. *Larghezza*. }

Bocca d'un cannone. V. *Gioja*.

Boccaporto. V. *Boccaporta*.

Boliniero. V. *Bolinare*.

Bumbarda. V. *Galeotta*.

BOMERIA, s. f. BOMERIE. BOTTOMRY. Prestito alla grossa avventura. V. *Cambio marittimo*.

Bonavoglio. V. *Buonavoglia*.

BONIFICARE, v. a. PASSER EN COMPTE. Far buono e conteggiare danaro pagato a di credito che si pretende.

BORDONARO, s. m. È la camera di rete in cui rinserrano i tonni che vengono dal largo, e donde passano ad altra camera detta di ponente.

Borea. V. *Bora*.

Borina. Ven. V. *Bolina*.

Borletto. V. *Cannone*.

Borusi. S. *Infertori*.

Bosmano. V. *Nostromo*.

Bottame. V. *Bottume*.

Bottassetto, Ven. V. *Battimare*.

Bovolo (Metter a), Ven. { V. *Branco*. / V. *Abbrancore*. }

Bozzellajo. V. *Girellajo*.

Bracci. V. *Ancora*.

Braga, Ven. V. *Braca*.

Bragotto, Ven. V. *Bracotto*.

Bragoeso. Sorta di barca della quale si fa uso nell' Adriatico.

Braguero. V. *Drizza*.

Branda. V. *Amaca*.

Brazzo, Ven. V. *Scarmo*.

Brenta. V. *Legname*.

Brinata. V. *Brina*.

Brocche. V. *Chiodi*.

BRUMA, s. f. *Il cuor del verno*. LE FORT DE L'HIVER.

BRUMA, s. f. *Erba o musco che si genera nel vascello sotto acqua*. MOUSSE DES NAVIRES. *Moss*.

Bucanieri. { V. *Flibustieri*. / V. *Fucile*. }

Buffeta. V. *Buffo*.

BUFFO (s. m.) *di vento*. *Buffata*. Ven. *Refolo*. BOUFFÉE DE VENT. SOUFFLE. *A puff or gust of wind*. Soffio di vento non continuato che sorge a un tratto, cessa e ritorna. Raffica è il soffio interrotto, ma più impetuoso.

Bulletta. V. *Chiodi*.

Buonpresso. V. *Bompresso*.

Buon bordo. V. *Doblaggio*.

Buttar de brazzo, Ven. V. *Fare il carro alla vela*.

C

Cacciaeo sull' ancora. V. *Ancoro.*
Caeciatnja. V. *Spiga.*
Caichio, Ven. V. *Caicco.*
Calafato. V. *Calafao.*
Calara. V. *Ammainare.*
Calaremo. V. *Calere.*
Calata. S. *Pescare del bastimento.*
Calcagnolo. V. *Calcagnuolo.*
CALFATAGGIO, s. m. CALFATAGE. *KAULKING.* È l'atto e l' arte di calfatare.
CALI, s. m. pl. DIMINUTIONS. Scemamenti che soffrono nella quantità alcune mercanzie nel viaggio.
Calign. { V. *Nebbia.*
V. *Buriana.*
Calomare. V. *Calamare.*
Calomare a cima cao, Ven. V. *Filare la gomona da un ropo all' oltro.*
Camera di sicuetà. V. *Assicurotori.*
Cammino stimato. } V. *Errore.*
Cammino corretto. }
Campanile. S. *Patenza della campana.* V. *Campana.*
Campo del focone. V. *Fotone.*
Canali chiudi. V. *Chiodi.*
Canapino. V. *Cordajo.*
Canapone. V. *Conapa.*
Caneo, Ven. S. *Canneta. Terreno folto di canne.* LIEU PLEIN DE ROSEAUX. *A PLACE WHERE CANES AND REEDS GROW.*
Canniccio. V. *Natta.*
Cannoniera, barca o lancia cannoniera. V. *Scialuppa.*
Canottiere. S. *Barrajuola.* Ven. *Batellante.*
Canterata. V. *Portata.*
Cantinelle. V. *Legname.*
Cao o Masso, Ven. S. *Pigna del carro.*
Caobon, Ven. S. *Cavo forte, cavo in azione.*
Caopiano, Ven. V. *Viradore.*
CAPECCHIO, s. m. BOURRE. *TOW.* È quella materia grossa e linosa che si trae dalla prima pettinatura della canapa avanti la stoppa.

CAPPELLETTI, s. m. pl. CHAPELETS. Sono que' vasetti che s'attaccano alla corda o catene, con cui si attinge l'acqua col bindolo idraulico dal lungo profondo.
*Cappelletto* dell'ago magnetico dicesi quello, per mezzo del quale l'ago si sostiene sul perno ed è libero di volgersi ovunque. V. *Perno.*
Capo de' pezzi. V. *Pezzo.*
Capo di sesto. V. *Costa di bilanciamento.*
Cappello. V. *Far cappello.*
Cappello dell' argano. V. *Argano.*
Cappello di chiodo. V. *Bulletta.*
Carapa o Carappa. THE CRABTREE WOOD, dato da Plueckenetio per sinonimo di *bois de fer. Persoonia* di Wildenow. V. *Legname.*
Carcame. { V. *Carcassa.*
V. *Ossame.*
Caricа. V. *Galera.*
Caricar l' orsa. V. *Tesare.*
CARICATORE, s. m. CHARGEUR. Quello che fa caricare mercanzia per suo conto sopra un bastimento.
CARICO (s. m.) a *colletta.* V. *Carico a raccolta. Collegiare.*
*Carico a quintale.* CHARGEMENT A QUINTAL. Si dice quando la misura del carico si esprime per quintali.
*Carico a tonnellata.* CHARGEMENT A TONNEAU. Si dice del carico espresso per tonnellate.
*Carico in pieno.* CHARGEMENT EN PLEIN. È quando il noleggiatore carica tutta la capacità del bastimento senza individuarne la misura.
Carpenteria. S. *Ossatura del bastimento.*
Carpino. CHARME. *YOKE ELM. HORNBEAM-TREE. Carpinus betulus.* L. V. *Legname.*
CARRADORE, s. m. CHARRON. *A CART-WRIGHT.*
Cassa. V. *Carretta da cannone.*
Cassa cavallo. S. *Cacria cavallo.*

CASTAGNO, s. m. CHATAIGNIER. *CHESNUT-TREE. Fagus Castanea* L.
Castagnola. V. *Galetta.*
Castagnuole. V. *Pastieri.*
Catena, Ven. V. *Parapetto di prua.*
Catena per sostentare la ribolla, Ven. V. *Mezzaluna.*
Cavafango. { V. *Marchina.*
V. *Curaporti.*
Cavicchia. } V. *Caviglia.*
Cavicchio. }
Cavirare, Gen. V. *Abborcare.*
Cavo da ferro. V. *Gomonetta.*
Cavone, Nap. V. *Cassa delle trombe.*
Cavria. { V. *Copre.*
V. *Bighe.*
Cazza da pece, Ven. V. *Ramajuolo.*
Cazzafuori, Ven. V. *Buttafuori.*
Cedro. *Pinus cedrus.* L. V. *Legname.*
Cedro rosso. CÈDRE ROUGE. RED CEDAR. *SAVIN-TREE. Juniperus Virginiana.* L.
Cedro bianco. CÈDRE BLANC. *WHITE CEDAR. Cupressus thoides.* L.
Centro velare. V. *Vela.*
CERNIERA, s. f. CHARNIÈRE. *A TURNING JOINT OF HINGE.* Si dice dell' unione di due pezzi di metallo o di legno infilati da un perno a un lato, intorno al quale possono girare.
Cessione. V. *Abbandono.*
CHIAMATA (s. f.) a *rassegnarsi.* SEMONCE. È un segnale, un' intimazione che fa un vascello ad un bastimento, perchè venga all'obbedienza. V. *Rassegnarsi.*
Chiave. } V. *Legname.*
Chiavesella. }
Chiavesell, Ven. V. *Acciarini.*
Chindagione. V. *Chioderia.*
Chiodare. V. *Inchiodare.*
CHIODI. Alla spiegazione data all'articolo chiodi si aggiungono le sagome e dimensioni della chioderia che si adopera nella costruzione veneziana.

*Stropparioli* o *stropparoli da tromba* da otto, lunghi linee otto con la testa grande e rotonda del diametro di linee sei.

*Stropparioli* o *stropparoli* da ventiquattro, lunghi once due, con la testa del diametro di linee dieci, appuntati e della grossezza di linee due, dov' essa è maggiore.

*Chiodi da diciassette*, lunghi once una e mezza circa, grossi una linea e mezza, con la testa stiacciata.

*Chiodi da quattordici*, lunghi once una e linee tre, grossi come i precedenti, con la testa a piccole foglie regalari e sottili.

*Chiodi da trenta piccoli*, lunghi once una e linee otto, appuntati, grossi linee due, con la testa simile alle precedenti.

*Chiodi da trenta grandi*, lunghi once due, grossi linee tre circa, con la testa simile alle precedenti.

*Chiodi conoli*, lunghi once due e tre linee circa, grossi linea una e mezza, con la testa a piccole foglie simile ai precedenti.

*Chiodi ternl*, lunghi once due e mezza, grossi linee due, con la testa simile ai precedenti.

*Chiodi da quaranta piccoli*, lunghi once due e mezza con la testa quadra, del lato di circa una linea e mezza, e grossa circa una linea e mezza; grossi linee due circa.

*Chiodi da quaranta grandi*, lunghi once tre e mezza, con la testa pure quadra, avente sei linee per lato e grossa linee tre; grossi linee tre.

*Chiodi ottantini*, lunghi once quattro, con la testa quadra, simile alla precedente, grossi linee quattro.

*Chiodi aguzzi da cinque a sei*, lunghi once cinque, con la testa quadra simile ai precedenti, cioè di linee sei di lato, a linee tre grossa; grossi linea cinque.

*Chiodi aguzzi da sette a otto*, lunghi once cinque e mezza, con la testa simile alle precedenti, grossi linee cinque e mezza.

Gli *aguzzi* dal numero otto vanno sino al numero ventiquattro, con le dimensioni proporzionate alle loro lunghezze, la maggiore delle quali è di once sedici circa.

Gli *stropparioli* vanno dal numero otto al ventiquattro, proporzionati nelle loro dimensioni.

*Pironi* diconsi quelli che hanno la testa rotonda e rotondo il fuso.

Ve ne sono della lunghezza di dita dodici, ovvero di once otto sino a once tredici, del diametro di linee cinque sino a trentadue, con la testa rotonda; i piccoli appuntati, i grandi con un occhio nella punta, detta punta ad occhio, per introdurvi la giavetta o copiglia.

*Pironi orbi* sono quelli che non hanno apertura od occhio.

*Brocche*, *bullette* sono piccoli chiodi corrispondenti agli stropparoli.

*Chiodi a vite*, cioè che hanno la loro estremità conformata a vite per fermarli con tassello a madrevite.

*Chiodi di rame* per costruzione. Si preferiscono in alcune costruzioni per ischivare la ruggine, cui è soggetto il ferro, per cui i chiodi di questo metallo possono uscire dai loro luoghi.

*Chiodi di rame* per fodera. Non si può adoperare il ferro col rame senza danno del ferro. V. *Fodera di rame*.

*Chiodi a spin di pesce*, a *borbone*, cioè con molte intaccature o tagli dall'alto al basso negli spigoli, sicchè introdotti nel legno non possano facilmente uscire od essere estratti.

Cimacau, Ven. S. *Filare una gomona da un capo all' altra* (BOUT POUR BOUT). V. *Calomare*.

Cinghia. V. *Cigna*.

Cintura. V. *Cannane*.

Cirmolo, Ven. { V. *Tiglio*. V. *Legname*.

Clavia. V. *Capra*.

CLIMA, s. m. CLIMAT. CLIMATE. È lo spazio della superficie terrestre compreso da due circoli paralleli all'Equatore dove la durata del più lungo giorno del solstizio estivo differisce di un'ora o di mezz'ora, in più o in meno, da quella del più lungo giorno dei due altri spazj tra i quali esso è situato, onde si distinguono i climi d'ora e i climi di mezz'ora.

Per *Clima* s' intenda anche regione e paese. V. *Clima*.

COCCHIETTA, s. f. COUCHETTE. *A COUCH*, *A LITTLE BED*. Letticciuolo messo vicino ai bordi della nave per uso degli uffiziali.

Codego e Corgo, Ven. Erbuccia, piota, zolla di terra con erba. GAZON. *TURF*, *GREEN TURF*. Serve nel caricare il cannone con palle infocate.

Codone. V. *Cannone*.

Colatore. V. *Colatojo*.

Colatura. V. *Sgocciolatura*.

Colletto. V. *Cannone*.

Collo dell'ancora. V. *Ancora*.

Collo di un legno. V. *Incollatura*.

Colmazzi. } V. *Legname*.
Colmetti. }

Colmo (mare) è lo stesso che *mar pieno*. V. *Mare*.

Colombiere. { V. *Vorare*. V. *Colonnette*.

Compassare la carta. Significa puntare la carta. V. *Puntare*.

Compensi. { V. *Tramisi*. V. *Riempitori*.

Compresso. V. *Bompresso*.

COMPROPRIETÀ, s. f. COMPROPRIÉTÉ. Si dice di un

carico di bastimento la proprietà del quale è divisa tra varj.
Comun, Von. È l'altezza ordinaria della marea nel flusso.
Concia, Ven. V. *Ruddobbo.*
Coogeguare. V. *Incastrare.*
Cootrabbordare. Mettere il cootrabbordo. V. *Contrabbordo.*
Contre. V. *Mura.*
CONTRIBUTO, s. m. CONTRIBUT. È ciò che si debbe contribuire dal bastimento, dal capitano, dall'equipaggio per le avarie che ha sofferto il bastimento nel caso di getto o d'altri sinistri di mare. V. *Germinamenti. Gettite.*
Contribuzione o contributo. V. *Getto.*
Cootroalette. { V. *Alette.* V. *Termini.*
Cootrobelvedere. V. *Diavoletto.*
Cootrobugne. V. *Paterassi.*
Controcolomba, Ven. V. *Controchiglia.*
Controcorniere. V. *Arcaccia.*
CONTROLLORE, s. m. CONTROLEUR. *Comptroller, an overseer.* È un incaricato di rivedere i conti.
Controquairate. V. *Quairate.*
Cootrosartie. V. *Sartie.*
Cootrostraglio. V. *Straglio.*
Controtriocarini. V. *Trincarini.*
Copiglia. V. *Giavetta.*
Corba, Veo. V. *Costa.*
Corbotti, Ven. V. *Riempimenti.*
CORDA. All'articolo corda o fune si aggiunga la nomenclatura de' cordaggi di varia grossezza che s'impiegano nelle navi venete.

La grossezza delle corde si determina dal numero dei pollici (V. a. *Pulsate* o *Purgade*) della loro circonferenza.

*Comando* dicesi l'unione di due o tre *sfilazzi* commessi insieme.

*Gomene* diconsi quelle che hanno di grossezza pollici nove a dodici, lunghe passi centoventi, e queste sono gomene di geolette e di brich. Per grossezza s'intende la circonferenza.

Dalle pulsate dodici alle sedici sono le gomene delle fregate.

Dalle pulsate sedici alle ventidue, ventiquattro, ventisei sono le gomene delle navi di settantaquattro e di ottanta cannoni.

*Lezino.* Merlino, sforzino.

*Menale* è quella fune che ha di grossezza *purgade* due in tre e mezza, lunga a piacere.

*Merlins.* Spago o funicella commessa di fili torti.

*Nombolo* si chiama l'unione di più *sfilazzi* attortigliati insieme, il cui numero si determina dalla grossezza della fune. L'unione di tre o quattro nomboli forma la fune o corda che dicesi di tre nomboli o di quattro. V. *Legnuolo.*

*Pezze da taglier* chiamansi quelle funi che hanno di grossezza pulsate tre e mezza a cinque e mezza, lunghe pure a piacere; e di tal grossezza possonsi avere delle *alzanelle.*

Le funi che hanno di grossezza pulsate o pulsate cinque e mezza sino alle sette e mezza, servono per *trasdori*, *cavi piani*, *cavi bani*, *proveri*, *alzane grosse.*

Da pulsate sette e mezza sino alle nove, lunghe più di cento a cento venti, chiamansi *gherlini.*

*Scandaglio* chiamasi quella corda che ha di circonferenza o grossezza *purgade* una sino a una o mezza. La sua lunghezza è variabile, di quaranta, cinquanta, ecc.

*Sfilazzo* dicesi quello che viene formato dall'unione di varj fili di canapa con la torcitura. La grossezza è di mezzo pollice all'incirca, e a norma della fune che si divisa di fare, commettendoli insieme.

Cordajuolo. V. *Cordajo.*
Cordame. V. *Sartiame.*
Cordone del quadro di poppa. V. *Arco della galleria.*
Cornetto da impiombare. V. *Impiombare.*
Corniera. V. *Alette.*
CORNIO, s. m. CORNOUILLER. *Cornel-tree. Cornus sylvestris.* L. V. *Legname.*
CORPO (s. m.) e *chiglia.* CORPS ET QUILLE. Egli è un modo di esprimere l'assicurazione che si fa di un bastimento obbligando alla stessa lo scafo del bastimento e la sua chiglia.
CORPO (s. m.) *morto.* MORT. CORPS MORT. Si dice una grossa áncora, o più pali piantati nel fondo del mare riuniti tra loro con cerchj di ferro per servire d'ormeggio ne' porti esposti al vento e il cui fondo è di poca tenuta. V. *Dromo.*
CORRERE (v. a.) *sopra.* COURIR SUR. *To fall on.* Andare contro un bastimento per predarlo.
CORREZIONE, s. f. CORRECTION. *Correction in the dead reckoning.* È l'operazione con la quale si rettificano gli errori fatti nella stima del cammino, e nella direzione o rotta segnita dal bastimento. Determinando la latitudine per mezzo dell'osservazione degli astri, si scopre l'errore della latitudine dedotta dalle misure meccaniche che servirono di base. La correzione di queste basi serve nello stesso tempo a determinare la longitudine in cui si trova il bastimento.
Corridore. V. *Corridojo.*
Corsa. V. *Rotta.*
CORSALE, s. m. *Corsaro. Pirata. Ladron di mare.* CORSAIRE. PIRATE. FORBAN. ÉCUMEUR. *A pirate* or *a rover.* Si dà, ma impropriamente, questo nome agli armatori

autorizzati da un governo di correre sopra i bastimenti nemici e di predarli.

Corsale, dicesi anche una navo che non appartiene al Sovrano, ma ad un particolare che in tempo di guerra ha permissione di armare, di combattere e prendere le navi dei nemici, e diccsi armatore colui al quale essa appartiene. V. *Armatore.*

Corsaresco, add. di Corsare.

CORSEGGIARE, v. a. *Fare il corsale.* PIRATER. ÉCUMER LES MERS. *TO SEOUR OR INFEST THE SEA, AS A PIRATE.*

Corseggiante. / Corseggiatore. { Ad. da *Corseggiare.*

Corsia. V. *Calero.*

Cosce. V. *Assoni.*

Cospo, Veo. V. *Puntazzo.*

Costa dell' orza. V. *Bilanciamento.*

Costa di bilanciamento. V. *Bilanciamento.*

Costellamo, Ven. V. *Corbame.*

Costiere. V. *Sartie.*

Costola. V. *Costa.*

Costruire. V. *Fabbricare.*

Costura. V. *Cucitura.*

Courbari. COURBARIL. *ITAIBA. Hymenœa* Courbaril. L. V. *Legname.*

Coverta. { V. *Coperta.* / V. *Ponte.*

Crepaccio. V. *Fessura.*

CROCIERA, s. f. CROISIÈRE. *CRUIZING LATITUDE.* Paraggio do ve uno o più bastimenti da guerra incrociano il mare.

Croc iera dell' ancora. V. *Ancora.*

Crose, Ven. { V. *Croce.* / V. *Dragante.*

CUCCHIAJA (s. f.) *a becco.* CUILLÈRE A BEC. *PATINO LADLE.* Cucchiaja che ha un beccuccio per versare il liquido.

Cucchiaja a tazza. CUILLÈRE A POT. *POT LADLE.* È un istrumento di rame fatto a mezzo cilindro con manico lungo per mettere la polvere nei cannoni.

Cugnessa, Ven. V. *Linguetta.*

Cugno, Ven. V. *Conio.*

Cunco. V. *Conio.*

Cupa, Liv. V. *Costa.*

CURSORE, s. m. CHAPE. È un pezzo di legno o metallo mobile lungo un regolo e che si ferma con una vite a varj punti di questo. V. *Arco di costruttore.*

## D

Dadi. V. *Ancora.*

Dara, Ven. V. *Falso ponte.*

Dare indietro. V. *Indietreggiare.*

Dar volta. { V. *Abbittare.* / V. *Amarrare.*

Demolisione. { V. *Demolire.* / V. *Mandare al maglio*, Ven.

Dente. V. *Giunta.*

DENUNZIA, s. f. DÉCLARATION. DÉNONCIATION. Dichiarazione che debbono fare i padroni di bastimenti alle dogane del loro carico nel tempo prescritto dai regolamenti.

DEPERIMENTO, s. m. DÉPÉRISSEMENT. Stato di decadenza, peggioramento, deteriorazione del bastimento e delle mercanzie sullo stesso caricate.

Derivare. { V. *Deriva.* / V. *Scaronzare.*

Diaccio. { V. *Ginccio.* / V. *Agghiaccio.*

DICHIARAZIONE, s. f. *Manifesto.* DÉCLARATION. Rapporto che debbe fare il capitano o padrone del bastimento, esprimente le mercanzie che ha imbarcato, tanto nel partire, quanto nell' entrare nei porti.

Digrossare. V. *Sgrossare.*

Dimensione. { V. *Grossezza.* / V. *Morello*, Ven.

Disarborare. V. *Dematare.*

Discatto. V. *Diffalco.*

Disfacimento. S. *Demolizione.*

DISFERRARE (v. a.) *i forzati.* DÉCHAINER LES FORÇATS. *TO UNCHAIN THE GALLEY SLAVES.*

Levare i ferri ai forzati. V. *Aguzzino.*

DISGELO, s. m. DÉBACLE. *THE BREAKING OF THE FROST IN A RIVER.* Scioglimento dell' acqua di un fiume ch' è stato lungo tempo diacciato.

Distaccamento. V. *Squadra.*

Dirizza. V. *Drizza.*

Dritto. { V. *Diritto.* / V. *Galera.*

DROMO, s. m. AMET. AMER. AMARE. Gruppo di pali piantati in poco fondo, il quale serve di segnale di direzione, e di corpo morto per amarrarvi un bastimento.

## E

ELCE, s. m. YEUSE. CHENE VERT OU CHENE VERD. *THE FRENCH OAK OR HOLM OAK.* *Quercus ilex.* L. V. *Legnome.*

ELEVARSI (v. n.) *nel vento.* S'ÉLEVER DANS LE VENT. *TO GAIN TO WINDWARD.* Si dice quando un bastimento si mette al sopravvento de' luoghi dai quali sembrava allontanarsi, o quando si accosta all'origine del vento.

*Elevarsi da una costa.* S'ÉLEVER D'UNE COTE. *TO BE CLAWING OFF; TO GET OFF THE LAND.* Si dice quando il bastimento si mette al sopravvento di tutti i punti della costa.

*Elevarsi in latitudine.* S'ÉLEVER EN LATITUDE. *TO GAIN FAST LATITUDINALLY.* Si dice quando si accosta al polo.

*Bastimento che si eleva agilmente sull' onda.* NAVIRE QUI S'ÉLÈVE SUR LES LAMES. *A SHIP WHICH RISE EASILY UPON THE SEA.*

Elevazione del polo. V. *Altezza del polo.*

Embolo. V. *Stantuffo.*

Empifondo. V. *Acqua piena.*

Entrare le sartie, Ven. V. *Tesare le sartie.*

Entrare una corda, Veo. V. *Arridare una corda.*

EQUINOZIO, s. m. ÉQUINOXE. *Equinox*. Tempo nel quale il sole è nell' equatore, e i giorni sono eguali alle notti sopra tutta la terra, tranne la piccola differenza provegoente dalla rifrazioni. Ciò avviene due volte l'anno, cioè tra i 20, 0,21 di marso, e tra i 22, 0,23 di settembre.

Ergastolo. V. *Bagno*.

ESARCIA, s. f. Voce usata dal libro del consolato del mare per esprimere tutti gli attressi o corredi di un bastimento non affissi allo stesso materialmente.

ESERCITORI, s. m. pl. Quelli che amministrano e fanno navigare un bastimento per altrui conto.

F

FAGGIO, s. m. HETRE (Volgarmeote FAU, FOUTEAU). *Beech, the beech tree. Fagus sylvatica*. L.

Fanò, Veo. V. *Fanale*.

Farnia, Ven. *Fargna*. CHENE A LARGES FEUILLES. Una specie di quercia. *Quercus robur*. L. V. *Legname*.

FATTURA, s. f. FACTURE. Memoria o coota che un mercante trasmette al commettente o ad un altro negoziante. Le fatture debbooo cootenere, 1.° La data della spedizione; 2.° Il nome di quelli cha le formano, e di quelli pei quali si formano; 3.° Il tempo del pagamento; 4.° Il nome di quello che s'incarica del trasporto; 5.° Le marche, i segni, il peso delle balle, de' ballotti, pacchetti di mercanzie; 6.° Le spese d'ingresso, d'uscita, di senseria e imballaggio; 7.° Il prezzo delle materie stesse.

Fele, Veo. V. *Acqua di fele*.

Fenditura. V. *Fessura*.

Fermare V. *Ritenere*.

Fermare a dente. V. *Inmorsare*.

Farro da gegomo, Ven. V. *Ancora*.

Fette, Ven. V. *Legname*.

Ficeare, Ven. V. *Beccheggiare*.

Ficcata, Ven. V. *Beccheggio*.

Filacciare. V. *Sfilacciare*.

Filaretti. V. *Filari*.

Fileggiare. S. *Filare*.

Filetti da branda. V. *Branda*.

Filone della corrante. V. *Corrente*. È la linea dove la velocità della corrente è maggiore. V. *Spirito*.

Fiotto. } V. *Onda*.
Flutto. }

Fisoli. V. *Fisolera*.

Fiuba, Ven. V. *Mojeri*.

Fluta. V. *Flauto*.

Fodero. V. *Zattera*.

Folata di vento. S. *Buffeto*.

Folpo, Ven. I rami di corde per alzare lo stantuffo (V. *Brimballo*), oppure per alzare la berta nel figere i pali. V. *Berto*.

Fondo (Dar). V. *Ancorarsi*.

Fondo (Colare a, mandare a). V. *Affondare*.

Fondo. V. *Galera*.

Foreone. V. *Buttafuori*.

Forfici. V. *Forbici*.

Forma. V. *Stampa*.

FORNITORE, s. m. FOURNISSEUR. *Purveyor*. È quegli che intrapreode di provvedere e somministrare alcuni oggetti per serviaio della marioa.

Forzioo. V. *Merlino*.

Fosso (In). V. *Ammainare*.

FRANCO (add.) *d'avarie*. FRANC D'AVARIE. Assoluto dal danoo per qualunque avaria, oppure che non ha sofferto alcuna avaria.

Frassino. FRÊNE. *Ash tree. Fraxinus*. L. V. *Legnome*.

Freccia. { V. *Ago*. V. *Sperone*. }

Frisoppo, Ven. { V. *Biscotto*. V. *Mazzamurro*. }

Fuori roba, Ven. V. *Brando*.

Fuori. V. *Di fuori*.

Fuoza, Veo. V. *Barra*.

Fuso. { V. *Ancora*. V. *Melo*. }

Fermarsi. V. *Alto*.

Ferrarezza, Ven. V. *Ferramento*.

Fusto. V. *Ancora*.

G

Gabbia. S. *Vela di gabbia*.

Gabbiero. V. *Gabbiere*.

Gaggiola, Ven. *Venticello da terra*.

Gagiandra di piombo, Ven. V. *Salmoni*.

Gagliardetto. V. *Diavoletto*.

Galea. V. *Galera*.

Galeotta. V. *Galiotta*.

Galiotta. Chiamasi così anche una galera più piccola, cioè un quarto di galera.

Galubaoi. V. *Paterassi*.

Gambe di gabbia. V. *Sartie*.

Gambilo, Ven. V. *Sperone*.

Gaoza. V. *Anello*.

Garagolo, Ven. V. *Cavastracci*.

GARGAME (s. m.) e *Garganego*, Ven. COULISSE. *A gutter or groove*. Iocanalatura, incassatura nella quale può scorrere un' imposta o un telajo.

Garauolo. V. *Canapa*.

Gatta. V. *Cassa della cubie*.

Gavettone. V. *Gaetone*.

Gettare. V. *Buttare*.

Gliebbo, Ven. Alveo o gora per cui si guida il corso dell'acqua a qualche luogo o a qualche macchioa.

Gherbino. V. *Garbino*.

Gherlo. V. *Merlino*.

Ginocchi. V. *Cappezzelle*.

Gioja. V. *Cannone*.

Giolito. V. *Vascello*.

Girella. V. *Carrucola*.

Girone di remo. { V. *Giglione*. V. *Legname*. }

Girotta. V. *Balestriglia*.

Giuocare. V. *Strambare*.

Goccia. V. *Gocciola*.

GOCCIOLA, s. f. *Goccia*. *Fondo di lampada*. CUL DE LAMPE. È una mensola rotonda che termina nel fondo in acuto. Dicono alcuni ancha in italiano *Cul di lampa*. V. *Pie di giardino* (Fig. 352, z x). V. *Bottiglia*.

Goletta. V. *Goeletta*.

GORA, s. f. BIEZ. ARRIÈRE-BIEZ. *A WATER-CONDUIT*. È un canale o fossa per la quale corre l'acqua derivata da un fiume o dal mare.
Gorgiera. V. *Sperone*.
Gozzone. V. *Bolzone*.
Gradellati. V. *Carabottino*.
GRAGNUOLA, s. f. *Tempesta. Grandine*. GRELE. *HAIL*. È una meteora per cui cadono impetuosamente gocce d'acqua congelate.
Gramola. V. *Meciulle*.
Granchio del martello. V. *Penne*
Grappolo. V. *Carica*.
Graticcia. V. *Chiusa*.
GRIGLIA, s. f. *Zatterone*. RADIER. È una piattaforma e graticola di grosso legname che si fa in un fondo cedevole, sul quale si vuol piantare una fabbrica.
GRIGNON (s. m.), così detto alla Cayenne, CHENE FRANÇAIS nelle isole inglesi d'America. *Bucida buceras*. L. V. *Legname*.
GRISOLA (Ven.), s. f. CLAIE. *A HURDLE*. È un arnese fatto di cannucce palustri, o graticcio fatto di vimini.
Groppo. V. *Gruppo*.
Gruppata di vento. V. *Gruppe di vento*.
Gua di riempimento. S. *Costa di riempimento*.
Guajaco. GAYAC. *Lignum vitæ* (Questo latino è il nome inglese). *Guajacum officinale* L. Dicesi a S. Domingo GAYAC FRANÇAIS. V. *Legname*.
Guajaco falso. Forse *Guajacum sanctum* L., o il *zygophyllum arboreum* di Jossieu.
Guancialetto. V. *Cuscino*.
Guardalei, Ven V. *Difese*.
Guardamano, Ven. V. *Tientinben*.
Guardastiva. V. *Bosmano*.
Guardia marina. V. *Aspirante di marina*.
Guardieri. V. *Sentinelle*.
Gucchia. V. *Agucchia*.
Guernimento. V. *Guarnimento*.
Guida di fuoco. V. *Accenditojo*.
GUINDOLO, s. m. *Aspo. Naspo*. DÉVIDOIR. *SPINDLE, YARN WINDLASS* OR *A REEL*. È uno strumento fatto di un bastoncello con due traverse in croce alquanto distanti tra di loro, sopra le quali si forma la matassa.

## I

IMBALLAGGIO, s. m. EMBALLAGE. L'atto e le cose che servono ad imballare.
Imbandierare. V. *Pavesare*.
Imboglio. V. *Boldene*.
Imbonire. } V. *Imbonare*.
Imbuonare. }
Imboronadura, Ven. V. *Ancora*.
Imboronare, Ven. V. *Fasciere*.
Imbuseare, Ven. V. *Bordare*.
Imbottito. V. *Imbettato*.
Imbrunali, Gen. S. *Ombrinali*.
Imbosno, { V. *Imbono*. { V. *Bottazzo*.
Impavionato. V. *Imbandierato*.
Impazzato (Ago). V. *Ago calamitato*.
Inalberare. V. *Alberare*.
Incassatura. V. *Incastratura*.
Inchiavatura. V. *Inchiodatura*.
INCLINAZIONE (s. f.) *della ruota di poppa*. QUETE DE L'ÉTAMBOT. *RAKE OF THE STERN-POST*.
Incrocicchiare. } V. *Incrociare*.
Intersecare. }
Incurvarsi. V. *Sfigurarsi*.
Inferire i coltellacci. V. *Accecare*.
Inferitori. V. *Gaschette*.
Infrenellare. V. *Affornellare*.
INGAGGIO, s. m. ENGAGEMENT. *A PAWNING*. È una convenzione con pegno, detto *Gaggio*. Si dice per lo più dell'arrolamento di un soldato o di un marinajo (ENROLEMENT D'UN SOLDAT OU D'UN MATELOT).
INGHIARARE, v. a. ENGRAVER. *TO BURY CASKS IN THE BALLAST*. Vuol dire mettere nella ghiaja della zavorra alcuni oggetti.
Inghiottire. V. *Ingojare*.
Ingolfato. V. *Affollato*.
Ingresso. V. *Entrate*.
INNAVIGABILITÀ, s. f. INNAVIGABILITÉ. È la degradazione assoluta e irremediabile di alcuna delle parti essenziali del bastimento, senza le quali non può sussistere come bastimento, nè soddisfare all'oggetto della sua destinazione.
Innestare. V. *Incolmare*.
Inteccare. V. *Venire al vento*.
INTERDIZIONE (s. f.) *di commercio*. INTERDICTION DE COMMERCE. Proibizione di commercio per autorità superiore.
INTIMAZIONE, s. f. INTIMATION. Dichiarazione significata a taluno per autorità superiore.
Intorbare. V. *Intorbidare*.
Intrecciare { V. *Acconigliare*.
i remi. { V. *Galere*.
Intricare. V. *Imbarazzare*.
Invergare. V. *Inferire*.
Investimento. V. *Abbordaggio*.
Investisione, Ven. V. *Bordatura*.
INVOGLIO, s. m. PAQUET. BALLOT. *BUNDLE* OR *PARCEL*. Fagotto, involto, massa di cose raccolte sotto la medesima coperta.
Inzeppare. V. *Imbiettare*.
ISCRIZIONE (s. f.) *marittime*. INSCRIPTION MARITIME. V. *Classi*.
Izza. V. *Galera*.

## L

LAGUNA (s. f.), Ven. È un tratto di mare sopra terreno di poco fondo chiuso all'intorno da banchi o da argini, con alcune aperture per cui comunica col mare vivo.
*Laguna viva*. È quel tratto di laguna ch'è visitato dalla marea a comune.
*Laguna morta*. È quel tratto di laguna ch'è visitato dalla marea soltanto sopra comune.
Lampezze. V. *Lapezze*.

Lampione. V. *Fanale.*
Lancialuvi. S. *Buttafuori.*
Larice. MÉLÈZE. *The larck-tree. Pinus larix.* L. *Larix decidua.* Tournef.
Lasto. V. *Lasta.*
Legoamaro. V. *Legnajuolo.*
LEGNO ( s. m. ) *di ferro.* BOIS DE FER. *Iron wood. Siderodendrum triflorum* di Wildeoow. *Sideroxylum.* L.
Levaremo. V. *Galera.*
LIDO , s. m. *Lito.* RIVAGE, BORD, RIVE DE LA MER. *The sea side or shore.* E il terreno in riva al mare.
LINDA, s. f. *Diottra.* ALIDADE. *Sight-vane.* Regolo mobile sul centro d'un istromento munito di traguardo per osservare. V. *Alidada.*
LONDRA , s. f. E un bastimento a remi, grande come una mezza galera , particolare dei Turchi, i quali se ne sarvono nel Mar Nero per reprimere le scorrerie dei Cosacchi.
LUNAZIONE, s. f. LUNAISON. *Lunation.* L'intervallo di tempo tra due noviluuj che si succedono immediatamente.

## M

Madieri. V. *Legname.*
Maestraleggiare. } V. *Nordovertare.*
Maggier di bocca , Ven. V. *Dormiente.*
Maggiero , Ven. V. *Majero.*
Mainare , Ven. V. *Ammainare.*
Majolo, Gen. V. *Mediere.*
Maistre , Ven. V. *Legname.*
Malta. V. *Fango.*
Maudara al maglio , Ven. { V. *Condannare.* V. *Demolire.*
Manesco. / Manevole. } V. *Maneggevole.*
Mangiare della sabbia. V. *Ampolletta.*
Manica del timone. V. *Cappa del timone.*
Mannaja. V. *Asce.*
Manovra stante. V. *Manovra stabile e dormiente.*
Maogani. BOIS D'AMARANTHE. BOIS VIOLET, *Swietenia Mahagony.* L. Nel commercio è conosciuto col nome di ACAJOU A MEUBLES.
MARCILIANA , s. f. MARSILIANE, Bastimento mercantile dell' Adriatico. I maggiori di questo nome sono di poppa quadra e di prua molto gonfia, e della portata di 200 tonnellate.
Maree massime e grandi acque. V. *Grandi maree.*
MARGHEROTTA , s. f. Barca luoga, sottile, di veloce moto, con otto rematori, capace di due persone a prua. Serve a precedere o a tenersi vicini ai regattanti.
Marina marina ( Andare ). S. *Terra terra.*
Marinare. V. *Ammarinare.*
Marinaro. V. *Marinajo.*
Maroso. / Mar vecchio, Ven. { V. *Ondeggiamento.*
Matadura. V. *Alberatura.*
Mea , Ven. V. *Gavitello.*
MELO , s. m. Ven. *Fuso.* E un grosso, lungo e rotondo legno, intorno al quale è costruito un timpano o ruota , che mossa dall' acqua corrente o da altra forza, mette in azione una macchina.
Menali. V. *Corde.*
Mensole. V. *Ascialoni. Tacchetti.*
Meridiano. magnetico significa la linea nella quale si ferma un ago calamitato posto liberamente sopra un perno.
Mestola. V. *Cucchiara.*
Mettersi alla via. V. *Galera.*
Mezzaluna. V. *Tamiso.*
Merze lune. V. *Amaca.*
Mezzo baglio. V. *Baglio.*
Mezzo vento. V. *Vela.*
Midolla. V. *Bigorello.*
Micciera. V. *Buttafuoco.*
Mojana. V. *Sagro.*
Mola canoma. V. *Galera.*
Mola davanti. V. *Galera.*
Mollente , Ven. *Acqua di poco corso.*
Molura. V. *Cannone.*
Montapiè. V. *Legname.*
Montare un bastimento. V. *Imbarcarsi.*
Montare un vascello. Prenderne la direzione e il comando.
Montare un bastimento. S. *Armare.*
Montare il timone. MONTER LE GOUVERNAIL. *To hang the rudder.* Mettere il timone ne' suoi gangheri.
Montare un capo. V. *Capo.*
Montar delle piane, Ven. { V. *Acculamento.* V. *Stella.*
Morali / Moraloni, Ven. / Moralami } V. *Legname.*
Morello. { V. *Grossezza.* V. *Riquadratura.* V. *Dimensione.*
Morsatura. S. *Calcatatura.*
Mortisa. V. *Incastro.*
Moschetto. V. *Fucile.*
Moschetto da cavalletto. V. *Espingole.*
Mostra. V. *Rivista.*
Mostra marina. V. *Orologio marino.*
Mostravento. V. *Pennacchio.*
Motta. V. *Fango.*
Mulinello del loche. V. *Loche.*
*Mulinello* dicesi ancora dall'acqua agitata che il vascello si lascia dietro. V. *Scia.*

## N

NETTUNO , s. m. NEPTUNE. Raccolta di carte marine.
Noce. NOYER. *The walnut-tree. Juglans regia.* L. V. *Legname.*
NOTIFICAZIONE, s. f. NOTIFICATION. Atto pubblico col quale si fa nota a qualcuno alcuna cosa.

## O

Occhi della gomona. V. *Cubie.*
Occhio, Ven. { Passar per / Andar per } V. *Affondare.*
Occhio del martello. V. *Martello.*
Olmo. ORME. *Elm. Ulmus campestris.* L. V. *Legname.*

Ontano. AUNE. *Alder-tree. Betula Alnus.* L.
Onza, Ven. S. *Pollice.*
Ora. V. *Ampolletta.*
Orbare una falla, Ven. V. *Accecare.*
Ordigno. V. *Ingegno.*
Oriente. V. *Est.*
Ormeggiamento. V. *Ormeggiarsi.*
Orsa. V. *Calera.*
Orza raso, Veo. { V. *Al più presso.* V. *Vento al più presso.*
Orseggiare. V. *Orzare.*
Ostro. V. *Austro.*
Oullabba o Ouapa. V. *Dict.* di Bomar. *Macrolobium* di Aublet.

P

Pacchetto. V. *Avviso.*
Pacchetto ( Io ). V. *Ammainare in fosso.*
Pacchetto. Dicesi ancha un pachebotto.
Paella, Nap. V. *Padella.*
Pagginolato, Ven. S. *Tavolato in piana.*
Pagliolà, Ven. V. *Pagliolo.*
Pala. V. *Gottezza.*
Palafitta. V. *Palata.*
Palameoto in goala, Ven. V. *Calera.*
PALEGGIAMENTO, s. m. Atto di scaricara dal bastimento grano, sale e altre materie cha si cavano con la pala.
Palellatura. V. *Palella.*
Palle. Nome di bastimento. V. *Galvetta.*
Palotto. V. *Pale.*
Palpa. V. *Calera.*
Panconcelli. Paneoni. } V. *Legname.*
Pannesellì, Ven. V. *Torelli.*
Pano ( In ), Ven. V. *Panne.*
PARALLASSE ( s. f. ) *di un astro.* PARALLAXE D'UN ASTRE. PA RALLAXE OF A STAR. È l'angolo compreso da dna rette che si concepiscono condotte, l'una dal centro della terra, l'altra da un punto della superficie terrestra ad un astro.
Paraneo di ritegno. V. *Ritegno.*
PARANZA, s. f. Sorta di barca di commercio che si usa nell'Adriatico. Io altri luoghi d'Italia chiamansi *paronze* alcune grosse barche a vela latina le quali a due a due trascioano in mare, molto lungi dalle coste, delle immensa reti, ad oggetto di fare grossa pesca.
Parcenevola, Ven. V. *Partecipante.*
Parellare. { V. *Addensare.* V. *Calettare.*
Parone. Patrooe. } V. *Podrone.*
Partecipi. S. *Partecipanti.*
Patrone. V. *Padrone.*
Passa per tutto. V. *Sega.*
Passar per occhio, Ven. V. *Abboccare.*
Passeretta. V. *Barchetta.*
Passi. V. *Braccia.*
Pateote { V. *Lettera di marco.* V. *Passaporto.*
Paterne. S. *Salmastre.*
Paviglione. S. *Bandiera.*
Pazzo ago. V. *Aga calamitato.*
Pedaoa. S. *Pedagna. Ala di deriva.*
Pedotta. Pedotto. Peotto, Ven. } V. *Piloto.*
PELI, s. m. pl. Diconsi le piccole feoditura nella superficie dei metalli, coma nei cannoni, mortaj, canne di archibugio, ecc.
PENICHE, s. f. PENICHE. PENICHE. Specia di bastimento destinato alla guardia de' diversi puoti delle coste, per difesa dai corsali. Va a vela ed a remi. Ha l'alberatura di geoletta, che si può abbassare in calma, ond'essere meno veduta da lontano. È armata di una caronada di 36 a prua, e di un'altra da 24 a poppa, sopra affusti che girano, onde puntarle facilmante. Le peniche sono guernite di 20 soldati e di 10 marinaj. Possono tirarsi in terra. I banchi da' rematori sono disposti a modo di ricevere sopra d'essi all'occasiona un ponte volante. La lunghezza delle penicha è di piedi 45: la boccatura di piedi 12. L'incavo sopra la chiglia è alto piedi 4. Pescano dai piedi 3 ½ ai 6. Sono veloci al corso.
PENNA, s. f. *Granchio.* PANNE. È la parta del martello opposta alla bocca. V. *Martello.*
Peosoli. V. *Brazzetti.*
Percorrere. V. *Esaminare.*
Perno dell' acqua. V. *Acqua stanco.*
Perouzzo. V. *Bozzello.*
Pertichette della tenda. V. *Tenda.*
Pestare della nave, Ven. V. *Calcagno.*
PETACCHIO, s. m. Vascello non molto granda, armato in guerra, che porta sino a 20 pezzi di cannone. Serve di guardia avanzata e per la scoperte.
Pettinella. V. *Fiocina.*
Petto di poppa. V. *Arcaccia.*
Pettorale. S. *Parapetto.*
Pesse da tagier, Ven. V. *Corde.*
Pezzooi, Ven. { V. *Barre d'orcaccia.* V. *Legname.*
Piadena, Ven. V. *Gamella.*
Piaoa, Veo. { V. *Corrente.* V. *Madiere.*
Piana ( Carta ). V. *Carta.*
PIATTABANDA, s. f. PLATE-BANDE. PLAT-BAND. È una fascia o ritegno laterale ad un piano orizzontale.

*Piattabanda di carretta di affusto.* PLATE-BANDE D'AFFUT. *Clamp of a gun-carriage.*

*Piattabanda di poppa.* PLATE-BANDE DE POUPE. *The sheer-rails.*

Piattello dell'argano. V. *Argano.*
Picossa. V. *Ascia.*
Picoo ( Mare ). V. *Mare.*
Pila delle cubie. V. *Cassa delle cubie.*
Pilzo, Ven. V. *Capione.*

PINO, s. m. PIN. *THE PINE-TREE.* Lo specie sono *Pinus picea. Pinus cembra. Pinus strobus.* L.

PIOPPO, s. m. PEUPLIER. *POPLAR, THE POPLAR-TREE.* Le specia sono *Populus alba. Populus tremula.* L.

Pipereilo. V. *Squodra zoppa.*

PIRATARE, v. a. *Corseggiare, Fare il corsale.* PIRATER. *TO ROB AT SEA; TO INFEST OR SCOUR THE SEA AS A PIRATE.*

Pioventi dalla taoda. I lati inclioati della tenda.

Pironi, Ven. V. *Chiodi. Perni.*

Piumaccio. V. *Guancialetto.*

Pinolo. V. *Caviglia.*

POMPARE, v. a. POMPER. *TO PUMP.* Vuol diro lavorara alla tromba per cavaro l' acqua dal fondo. V. *Trombare.*

Pontale. V. *Puntale.*

Ponto volante. V. *Attaccatojo.*

Ponti. V. *Legnome.*

Pontoni. V. *Pantoni.*

Portacartoeci. V. *Cartoccio.*

PORTAPENNONI, s. m. pl. *Bracci della polena.* PORTE-VERGUES. *RAILS OF THE HEAD.* V. *Sperone.*

Posata ( Fare ). V. *Alto.*

Posselica. V. *Cappezzella.*

PREDA, s. f. *Presa.* PRISE. I bastimenti dolle potenze nemicha, arrestati dagli armatori aotorizzati dal proprio governo, diconsi *prede* o *prese.* Si qualificano di *buona presa* ( DE BONNE PRISE ) quegli arresti che si fanoo secondo le leggi della gnerra: di *preso ingiusta* ( INJUSTE PRISE ), qnelli che non si accordano con la leggi di guerra.

Prandere. V. *Agguantare.*

Prendero acqna. V. *Pescore.*

PRESCRIZIONE, s. f. PRESCRIPTION. E la deliberaziono dai diritti immateriali, quali sono le obbligazioni e lo azioni, o altro, per difetto di quelli cui que' diritti appartaoevano, o che non se ne sono serviti nel tampo prescritto dalla legge.

Primo, Nap. V. *Asta do prua.*

PROCESSO ( s. m. ) *verbale.* PROCÈS VERBAL. E il riassunto cha si compila dal capitano di tutte la deliberazioni prese nel tempo del viaggio pei casi ordinarj e pa' casi straordinarj. Per gli affari criminali il processo si forma dallo acrivano.

Prodeggiare. V. *Proeggiare.*

Prodotto dell'inventario. V. *Inventario.*

PROTESTA, s. f. PROTESTATION. Dichiarazione in forma pubblica, con la quala si manifesta il suo sentimento sopra qualcho oggetto di aziooo civile.

PROTESTARE, v. a. PROTESTER. Fare la protesta.

Punta d'abbordaggio. V. *Azza.*

Puntare la carta. V. *Carteggiare.*

Punte dell' ancora. V. *Ancoro.*

Puntelli in bravura. V. Carico *di forza.*

PUNTI ( s. m. pl. ) *di rilievo, di riconoscenza.* POINTS DE RECONNOISSANCE. Sono quei puoti stabili vicini alla costa che servono a riconoscerla o a dirigere la navigazione lungo la medesima.

PUNTO, s. m. POINT.

*Carte a gran punto. Carte di scalo grande.* CARTE A GRAND POINT. V. *Carta.*

*Carte a piccolo punto.* CARTE A PETIT POINT. Di scala piccola. V. *Carta marina.*

Pulsada, Ven. { S. *Pollice.*
Purgada, Ven. { V. *Corda*, App.

## Q

QUADRANTE, s. m. QUART DE CERCLE. *QUADRANT.* Quarta parta del circolo o della saa circonferenza. Si usa ancha talvolta per significare il quartiere di ridusione. Istromento per misurare gli angoli.

Distinguonsi con questo aggiunto i venti nel modo seguente:

Venti del primo quadrante sono tutti quelli che spirano tra il Nord a l'Est; del secondo quadraote quelli che spirano tra l' Est e il Sud; del terzo quadrante quelli che spirana tra il Sud e l' Ovest, e del quarto quadrante quelli che spiraoo tra il Nord e l Ovest. V. *Rosa.*

QUADRATURE ( s. f. pl. ) *della luna.* QUADRATURES DE LA LUNE. V. *Quarti.*

Quadro dell' ancora. V. *Ancora.*

QUARTI, s. m. pl. *Fasi della luna.* PHASES DE LA LUNE. *PHASES OR ASPECTS OF THE MOON.* Il corpo di questo pianeta ha sempre un suo emisfero illuminato dal sola. Quaodo la luoa si trova tra la terra e il sole oella stessa lioea che passa pei ceotri di questi corpi, l'emisfero illuminato non è visibile dalla terra a si dice *luna nuova, il novilunio* ( NOUVELLE LUNE. *THE NEW MOON* ). Scostandosi da quasta posizione e restando in uoo stesso piano eal sola e con la tarra, si vede una parta illuminata, e quando la luoa è distante dal sole per un arco di 90°, se ne veda uoa porziona illuminata che si dica il *primo quarto.* Quando l' emisfero illuminato si presonta alla terra, cioè quando la luna è io opposizione col sole, si dica che si ha il *plenilunio, la luna pieno* ( PLEINE LUNE. *FULL MOON* ). Quando nuovameote si scosta la luna e si porta alla distanza di un arco di 90°, si ha l' ultimo quarto, è si veda soltanto una porziona dall'emisfero lunara illuminato. *Quadrature* della luna diconsi le situazioni della stessa alla distanza di 90° dal sole, corrispondenti al primo quarto a all' ultimo qaarto. *Sizigie* diconsi la situazioni della luna in congiunzione o nel

novilunio e in opposizione col sole, cioè nel novilunio e nel plenilunio. Ognuno degl' intervalli da una fase al l' altra è una quarta parte del tempo di una lunazione.

QUERCIA, s. f. CHENE. OAK. Le due specie che servono alla costruzione, sono

*Quercia.* CHENE A GRAPPES ou CHENE COMMUN A LONGS PÉDONCULES. ENGLISH OAK. *Quercus racemosa.* L.

*Rovere.* CHENE. ROUVE ou ROUVRE A GLANDS SESSILES. THE NORWOOD OAK. *Quercus robur.* L. *Quercus cum brevibus pediculis.* Ray.

## R

Raccolare. V. *Rinculare.*
Raddoppiare. V. *Doppiare.*
Radimadia. V. *Rastietta.*
Raggio. V. *Cirella.*
Raggrinsare. V. *Increspare.*
Rambade, Ven. V. *Arrembate.*
Rampicone. } V. *Dardo.*
Rampone. }
Rapicco. S. *Bricóla.*

RAPPORTO, s. m. *Dichiarazione.* Ven. *Costituto. Consolato.* RAPPORT, nei porti dell' Oceano: CONSULAT, nei porti del Mediterraneo. E la relazione che fa il capitano o patrone del bastimento di ciò che gli è occorso nel viaggio, dei rischi ai quali fu esposto, degli avvenimenti, dei fenomeni osservati, dei passeggieri, degli uomini dell' equipaggio morti nel viaggio, e di tutto ciò che osservò.

Raschietta. V. *Rastietta.*
Rasiera. V. *Rastietta.*
Rassegna. V. *Rivista.*
Refolo, Ven. V. *Buffo.*
Refuili, Ven. V. *Legname.*

REGATTA, s. f. *Regata.* COURSE DE BARQUES. A RACE RUN ON WATER IN BOATS. Gara delle barche per arrivare al termine prefisso. Voce e spettacola veneziano.

Regolatore del tempo. S. *Orologia marino.*
Relitti del mare. V. *Ributti del mare.*
Remi in corsia { V. *Acco-*
Remi (Tessere i) { *nigliare.*
Restara, Ven. V. *Alaggio.*
Retazza, Ven. V. *Radazza.*
Retazzare. V. *Radazzare.*

REZZUOLA (s. f.) o *Rezzola.* SAINE. È una sorta di rete.

RIASSICURARE, v. a. RÉASSURER. Fare sicurtà all' assicuratore, o fare doppia sicurtà sulle stesse mercanzie e sullo stesso bastimento.

RIATTAMENTO, s. m. *Raddobbo.* RADOUB.

RIATTARE, v. a. *Raddobbare.* RADOUBER. Lavorare nel corpo del bastimento per risarcire alcuni danni.

Ribassa. V. *Rabazza.*
Ricostruire. V. *Rifare.*

RICUPERAZIONE, s. f. *Ricupero.* RECOUVREMENT. Si dice degli effetti e del bastimento che si salvano dopo il naufragio.

Ridassa. V. *Radazza.*
Riempimenti. V. *Tramisi.*
Rifiuto. V. *Ributto.*

RIFRAZIONE (s. f.) *de' raggi di luce.* REFRACTION DE LA LUMIÈRE. REFRACTION. È la deviazione dei raggi di luce che partono da un corpo luminoso e cadono obbliquamente in una superficie che divide due mezzi diafani di diversa densità. Alzata una perpendicolare alla superficie dal punto d' incidenza, la deviazione del raggio si accosta ad essa, quando passa dal mezzo più raro al più denso, e si scosta dalla stessa, se passa dal più denso al più raro. Perciò i raggi di luce che procedono da un astro e passano nell' atmosfera, la cui densità cresce nell' accostarsi alla terra, deviano dalla loro direzione accostandosi alla perpendicolare condotta al punto della loro incidenza in ciascheduno strato d' atmosfera concentrico al globo. Quindi descrivono una curva, e lo spettatore vede l' astro per la tangente di questa curva, cioè per la direzione ultima del raggio che perviene al suo occhio. Perciò lo vede più elevato sopra l' orizzonte di quello ch' è in fatto. Questo effetto è diverso secondo la varia densità dell' atmosfera e secondo l' obbliquità dei raggi che dall' astro giungono all' atmosfera. La rifrazione del sole all' orizzonte porta comunemente 30' di elevazione, per cui si vede prima che di fatto egli sia sopra l' orizzonte.

Rigurgito. V. *Ringorgo.*
Rilevamento. V. *Rilievo.*
Rimbalzo. V. *Bricóla.*
Rimburchiare. V. *Rimurchiare.*
Rimburchio. } V. *Rimurchio.*
Rimorchio. }
Rimesso (Lavoro a), Ven. V. *Intarsiare. Impellicciare.*
Rincollo. V. *Ringorgo.*
Rinforzo. V. *Cannone.*
Rinzaffare. V. *Rinzeppare.*

Rio, Ven. Significa un canale, un rivo non largo, dentro dell' abitato della città.

Ripa. V. *Riva.*
Ripassare. V. *Ricorrere.*
Ripercussione. V. *Bricóla.*
Riquadrare. V. *Squadrare.*
Ristoppare. V. *Falla.*
Ristoppato. V. *Calafatato.*
Risucchio. S. *Risacca.*

RIVA (s. f.) *del mare.* RIVAGE DE LA MER. È tutto quello spazio che resta coperto dall' acqua del mare nei pleniluni e nei noviluni, e sino dove i fiotti del mare si estendono sulla spiaggia; e ne' fiumi navigabili che mettono foce in mare, tutto quel tratto d' alveo nel quale i fiotti del mare si risentono, eccettuati però gli uracani e le grandi burrasche.

Riviera. V. *Costiera.*
Rocchello, Ven. V. *Rocchetto.*
Rullamento. V. *Rullio.*
Rollare. V. *Rullare.*
Rompenti. V. *Frangenti.*
Rose del timone. V. *Femminelle.*
Rulli, Ven. V. *Legname.*

## S

Sabordo. S. *Portello.*
Sagola delle bugne. { V. *Contrascotta.* V. *Imbrogli.*
Sagora. V. *Sagola.*
Sala. V. *Carretto.*
Sala de' modelli. V. *Costruzione.*
SALMONI, s. m. pl. Ven. *Gagiandre.* SAUMONS DE FER ou DE PLOMB. *Pigs or lead.* Sono masse di ferro o di piombo che servono a fare la savorra.
SALVAGUARDIA, s. f. SAUVEGARDE. *A man-rope.*
*Salvaguardia di bampresso.* SAUVE-GARDE DE BEAUPRÉ. *Man-rope of the bowsprit.*
*Salvaguardia di battaglia.* SAUVE-GARDE DU COMBAT. *Swifter.*
Sambecco. V. *Stambecco.*
Sanduca, Ven. V. *Stantuffo.*
Sauser, Ven. V. *Sensale.*
Sarchie. V. *Sartie.*
Sarpare. V. *Salpare.*
Sarte. V. *Sartie.*
Sbagin, Ven. V. *Baglio.*
Sbalzo. V. *Lancio.*
Sbaudare. S. *Dare o darsi alla banda.* V. *Bando.*
Sbarre, Ven. V. *Legname.*
Sbirro. V. *Strappo.*
Sboccamento. V. *Sbocco.*
Sbruffada di vento, Ven. S. *Buffato. Folata. Nado di vento.*
Scafetta. S. *Ripostiglio.*
SCALA (s. f.) *di una carta.* ECHELLE D'UNE CARTE. Misura che dinota la lunghezza di un grado, di un miglio, di una lega, ecc. in una carta geografica.
Scalette. Scaloocini. Scaloni. Scalotti. } V. *Legname.*
Scanalatura. { V. *Inconalatura.* V. *Battura.*

Scandaglio. V. *Corde.*
Scanno. { S. *Banchi.* S. *Secche.*
Scarmi. Schermotti. } V. *Scarmotti.*
Scarnati madieri. V. *Matere acculate.*
Scarsellato gomooc, Gen. S. *Fosciote.*
Scazza, Ven. { V. *Scasso.* V. *Minchio.*
Scheletro. { V. *Ossame.* V. *Carcassa.*
Schenale. V. *Spalliero.*
Schiappa. Schienza, Ven. } V. *Scheggia.*
Schiopare, Ven. V. *Scoppiare.*
Schioppo. V. *Fucile.*
Schisa (A). V. *Schiancio.*
Sciabecco. V. *Stambecco.*
Scialoni. V. *Ascialoni.*
SCIALUPPA (s. f.) *di un vascello da guerra.* CHALOUPE D'UN VAISSEAU DE GUERRE. *The long-boat of a ship of war.* È la maggiore delle barche destinate al servizio dei vascelli da guerra (Fig. 22). V. *Barca.*
*Scialuppa cannoniera.* CHALOUPE CANONNIÈRE. È una scialuppa che porta a prua un cannone, per l'ordinario di 24.
Sciarpa. S. *Cassa di un bozzello.*
Scimiotto, Ven. { V. *Palomboro.* V. *Marangon.*
Scogliera. V. *Gettata.*
Scommettere. V. *Commettere.*
Scontradura, Ven. Mal incontro di temporale. V. *Nembo.*
Scontri della volta e forno. V. *Arcaccia.*
Scoprire. V. *Discoprire.*
Scoprire la chiglia. { V. *Puntone.* V. *Carenare.*
SCORTICARIA, s. f. È una specie di rete.
Scorzi. Scorzoni. } V. *Legname.*
Scure. V. *Asce.*
Scuretti. V. *Legname.*
Seccagne. V. *Secche.*
Secco di vele. V. *Ad alberi e a corde.*
Segati, Ven. V. *Segatori.*

Segature. V. *Cacciatuore.*
Semaoe. Smacco. } V. *Semalo.*
Senale di atraglio. V. *Bredindino.*
Senaletti dei cannoni. V. *Paronchini dei cannoni.*
Sentinado, Ven. { V. *Centina.* S. *Tontura.* V. *Alunamento*
Sergento. S. *Morsa.*
SERPENTE, s. f. SERPENT. *Snaking.* È una corda con cui si avvolge spiralmente un cavo.
Serra. V. *Sega.*
SERRAFILA, s. m. SERRE-FILE. *The sternmost ship in a fleet.* È l'ultima nave nella linea di una squadra o di una divisione.
Serri. V. *Trecce.*
Sestante. V. *Ottante.*
Sestare. { V. *Garbare.* V. *Modellare.*
Sfasciature. V. *Cueghe.*
Sfiladone. V. *Legname.*
Sfilarza. Sfilassi. { V. *Sfilacrica.* V. *Filaccica.* V. *Carda.*
Sfilassare, Ven. V. *Filoccicare.*
Sfinrire. V. *Disinfettare.*
Sforzino. V. *Lezzino. Merlino.*
Sgorbia. V. *Doccia.*
Sgorgatore. V. *Sfondatojo.*
Siampan. È una specie di bastimento chinese.
SINISTRI (s. m. pl.) *di mare.* Pericoli, frangenti, disgrazie che accadono nelle navigazioni.
Slanzo, Ven. V. *Lanciamento.*
Slee. Specie di alitta o macchina di cui si servono gli Olandesi per tirare dall'acqua in terra un bastimento.
SLIVELLAZIONE, s. f. DÉNIVELLATION. Voce usata da Giorgio Ivan per indicare il differente livello dell'acqua alla prua e alla poppa di un bastimento che scorre sul mare, e costituisce un principio importante di teoria.
Slongatori, Ven. { V. *Scarmo.* V. *Staminale.*

Smantellare. V. *Sguernire.*

SMENTARE ( v. a. ) *un asse.* CHANFREINER UNE PLANCHE. Digrossare una tavola nella sua larghezza, sicchè uno de' suoi margini resti di minore grossezza dell'altro. V. *Augnare.*

Smerghi. V. *Fisolera.*

Sola. S. *Lancio*, *schifo.*

Sola degli alberi. S. *Minchio.*

SOLSTIZIO, s. m. SOLSTICE. *Solstice.* È il tempo in cui il sole è alla maggiore distanza dall' Equatore, la quale è di 23° 30', e si chiama così, perchè in quel tempo pare che il sole per alcuni giorni abbia la stessa altezza meridiana, e che i giorni avanti e dopo quel tempo siano sensibilmente eguali. Dicesi solstizio d'estate quando il sole è nel tropico del Cancro, ed è il giorno più lungo nelle regioni settentrionali. Il solstizio d'inverno è quando il sole si trova nel tropico del Capricorno, e i giorni sono i più corti dell' anno nelle stesse regioni.

Sommità. V. *Cima.*

Sopra comun, Ven. Altezza dell'acqua sopra l'ordinaria della marea.

SOPRASOGLIA, s. f. SOMMIER. È la soglia superiore dei portelli.

Sortimenti. V. *Arredi.*

SOTTILE, add. Legno sottile, cioè bastimento leggiero destinato a scoperte.

*Costa* o *spiaggia sottile*, cioè bassa e di poca profondità per buon tratto lungi da essa.

*Armato sottile.* Così chiamasi un' armata composta di galere e altri bastimenti a remi e che pescano poco.

Sottocapo. V. *Capo.*

Sottonostromo. V. *Penese.*

Sparto. V. *Corda.* V. *Libano.*

Spilletto. V. *Sfondatojo.*

Spina. Il pezzo che si aggiunge al bracciuolo di una bitta. V. *Bitto.*

Spingarda. V. *Moschettone.*

Sporgimento della ruota di prua. S. *Lanciamento.*

Stabile. Corpo morto ficcato sulla riva. V. *Corpo morto.*

Stagnare. V. *Abbeverare.*

Stare sulle volte, sui bordi. V. *Bordeggiare.*

Standupo, Ven. V. *Stantuffo.*

Stanti. V. *Stili.*

Stato. V. *Tabisogna.*

Stazione. V. *Stanza.*

Stazionare. V. *Riposa.*

Steccato di un porto. V. *Barricata.*

Stella da remo. V. *Legname.*

STENDARDO, s. m. *Confalone.* ÉTENDARD. ENSEIGNE. DRAPEAU. *STANDARD.* È il nome che si dà nelle galee alla bandiera di poppa, e nelle navi alla bandiera principale.

Stiancio. V. *Schiancio.*

Stiappa. V. *Scheggia.*

Stiletto. V. *Sfondatojo.*

Stipettojo. V. *Marangone di sottile.*

Stopparoli. V. *Chiodi.*

Stornare. V. *Disvirare.*

Straccarico, Gen. S. *Sopraccaricata.*

Strada d'alaggio. Strada alzana. } V. *Alaggio.*

Stramba. V. *Corda.*

Stroppolo. V. *Stroppo.*

Stribordo. V. *Tribordo.*

Succhiellatore. V. *Foratore.*

SUCCHIO, s. m. SÈVE. *THE SAP OR JUICE OF PLANTS AND TREES.* Succo, sugo, umore proprio delle piante.

Svignare l' ancora. S. *Salpare l'ancora.*

## T

Tacca. V. *Intaccatura.*

TAGLIONE, s. m. Taglia grande con un uncino detto *Gorfa.*

Tallone. S. *Calcagno.*

Tambucchio, Ven. V. *Tamorletto.*

Tamburino. S. *Tamburetto.* V. *Tamburo.*

Tampagno, Ven. { V. *Dodo.* V. *Perno.* V. *Bilico.*

Tangheggiare. V. *Beccheggiare.*

Tangheggio. V. *Beccheggio.*

Tappare la batteria. V. *Tappo.*

Tarrozzi d' arcaccia. V. *Arcoccia.*

Tassello. V. *Rombo.*

Tavole da fuoco. V. *Carenare.*

Tavole d'apertura. V. *Arcoccia.*

Tec o Teck o Teak o Theka. *Quercus* indica *jati.* CAJOU *jati.* *Tectonia grandis.* L.

Tenitore. V. *Sorgitore.*

Terzeruolo. V. *Terzaruolo.*

Tessere le acque. V. *Incrociare.*

Tessere i remi. V. *Acconigliare.*

Testata. V. *Testa.*

Tiglio. TILLEUL. *LINDEN-TREE.* Due specie. *Tilia Europœa. Tilia Americana.* L. V. *Legname.*

Timoneggiare. S. *Governare.*

Tiramolla poggia alla banda, Ven. V. *Lof. Virare lof per lof.*

Tiro di levada, Ven. V. *Tiro di partenza.*

TOCCARE ( v. a. ) *sicurtà. Assicurare.* ASSURER. *To INSURE.* V. *Assicurare.*

TONNELLAGGIO, s. m. TONNAGE. È la misura del carico di un bastimento espressa in tonnellate. Significa anche l' atto di questa misurazione. V. *Stazare a tonnellata.*

Topo. Sorta di piccola barca usata a Chioggia.

Tormentare sul ferro, Ven. V. *Ondeggiare.*

Tornavira. V. *Viradore.*

Torone. S. *Legnuolo.*

Tramisi. V. *Tremisi.*

Traversi di gabbia. V. *Costiere.*

Treviere. V. *Velcjo.*

Trevo. V. *Galera.*

Trivella. { V. *Foratojo.* V. *Succhio.*

Trivellare. { V. *Forare.* V. *Succhiellare.*

Trivellatore { V. *Succhiellatore.* V. *Foratore.*

TROMBARE, v. a. *Pompare.* PUMPER. *To PUMP.* Vuol dire cavar l' acqua dalla sentina con la tromba.

Trombino, Ven. V. *Tromba da mano.*
Troniere. V. *Feritoje.*
Turrioche. V. *Insenature.*

V

Valvole. V. *Animelle.*
Vanticuor, Ven. V. *Contraruota di prua.*
Vedetta. } V. *Sentinella.*
Veletta. } V. *Gabbiere.*
Velme, Ven. Sono parti di laguna visitate dalla marea nel flusso e scoperte nel riflusso.
Verificar l'ampolletta. È assicurarsi coll'esperienza del tempo in cui si vota l'ampolletta destinata a misurare la mezz'ora, il minuto, il mezzo minuto, ecc. V. *Ampolletta.*
Vettovaglie. V. *Viveri.*
VIAGGIO (s. m.) *di lungo corso.* VOYAGE DE LONG COURS. Così qualificansi i viaggi di mare dalla Francia alla Moscovia, alla Groenlandia, al Canadà, ai banchi di Terra Nuova, alle Isole dell'America, al Capo Verde.
VICECONSOLE, s. m. VICE-CONSUL. È un ufficiale civile che fa le veci del console assente. V. *Cancelliere.*
Virare orza la banda, Ven. V. *Virare col vento in prua.*
Virare poggia la banda, Ven. V. *Virare col vento in poppa.*
VOLTA (s. f.) *della gomona alla cicala dell'ancora.* ÉTALINGURE DE CABLE.
Volta (Dar). V. *Abbittare.*
Volta ritonda. V. *Cocca.*
Voltigliole. V. *Sperone.*
Votar la sentina. V. *Affrancare.*
Uncino da calafato. V. *Becco corvino.*

Z

Zanca, Ven. V. *Ale.*
Zappapiè, Ven. V. *Montapiedi.*
Zappoli, Ven. V. *Legname.*
Zatta, Ven. V. *Zattera.*
ZIGZAG, s. m. ZIGZAG. *Zigzag.* È una voce dell'uso che denota l'andamento di una linea o d'una strada ad angoli salienti ed entranti.
Zinatura. V. *Trinca.*
Zonta, Ven. V. *Giunta.*
ZOPOLO, s. m. Sorta di piroga usata nel Quarnero e in Dalmazia nella Narenta. Essa è formata da un tronco d'albero scavato, al quale si uniscono due tavole lateralmente per servire di bordi. Queste barche hanno il fondo piatto, e sono estremamente piccole: vanno a remi o con una piccolissima vela quadra.
Zozana, Ven. *Riflusso del mare.* JUSSANT.
Zufolotto. V. *Fischietto.*

Stampato per cura di LEONARDO NARDINI,
Ispettore della Stamperia Reale.